

991290



**Tielaitos**

Tapio Salminen

## Suuren Rantatien inventointi 1991

Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti

Tiemuseon  
raportteja

1/1992

Tampere 1992

Tiehallitus  
Tiemuseo



08 TIEL

Tiemuseon raportteja  
1/1992

Tapio Salminen

## Suuren Rantatien inventointi 1991

Inventointikertomuksen yhteenvetoraportti



Tielaitos  
Tiehallitus, tiemuseo

Tampere 1992



Raportin tuotanto  
*Tapio Salminen*, teksti, ulkoasu  
*Kaija Hirsilä*, kartat  
Lotus Amipro 2.0

© Tielaitos

Valtion painatuskeskus  
Pasilan VALTIMO  
Helsinki 1992

*Kannen kuva:* Vanha Rantatien linjaus ja vilkas kantatie 51 Inkoon Havdelsissä. Osuus on niinsanottua alempaa maantietä Karjaalta Inkoon kautta Siuntion Sunnansikiin. Vanha linjaus jäi syrjään uuden kantatien rakennustöissä 1960-luvulla. Kuva: Tiemuseo/SR91.12.MV71.10.



#### **Tielaitos**

Tiehallitus/tiemuseo  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 148 721

## Esipuhe

Tiemuseo inventoi ja tutki syyskuun 1990 ja toukokuun 1992 välisenä aikana yhteistyössä Varsinais-Suomen seutukaavaliiton, Läntisen Uudenmaan seutukaavaliiton, Helsingin seutukaavaliiton, Itä-Uudenmaan seutukaavaliiton, Kymenlaakson seutukaavaliiton, ympäristöministeriön, museoviraston ja Espoon kaupungin kaupunginsuunnitteluviraston kanssa maastossa Turusta Viipuriin johtaneen Suuren Rantatien historiallisen linjauksen Turusta valtakunnan rajalle Virolahden Vaalimaalle. Rantatien historiallinen linjaus inventoitiin maastossa touko-elokuussa 1991. Tutkimustulokset julkaistaan myöhemmin yhteenvedossa Suuri Rantatie, Tiemuseon julkaisuja 7, 1992. Rantatieprojektin johdosta vastasivat Rantatietoimikunnan puheenjohtaja, seutukaavayliarkkitehti Pentti Lehvonen ja tutkimuksen tieteellisen tason valvoja tiemuseon erikoistutkija Jaakko Mäsonen.

Tässä raportissa on julkaistu Rantatien maastoinventoinnin aikana inventoitujen kohteiden luettelo, tarkka linjaus, siltapaikkojen vaiheita koskeva selostus sekä inventoinnin aikana tarkistettujen tien varressa sijaitsevien vanhojen rajamerkkien luettelo. Raportti täydentää inventoinnin pohjalta laadittua yhteenvedoa. Osa yhteenvedosta perustuu tässä painatteessa tarkemmin esiteltyihin lähdeselvityksiin ja selostuksiin linjauksen, siltojen ja rajamerkkien vaiheista. Raportin teksti on koottu palvelemaan pääasiassa kaavoittajien ja suunnittelijoiden sekä tutkijoiden ja paikallishistorian harrastajien tarpeita. Samalla se luo taustaa maastoinventoinnin perusteella laaditulle yhteenvedolle.

Mieluisa velvollisuuteni on kiittää tielaitosta ja tiemuseota raportin julkaisemisesta. Uskon, että seikkaperäisestä Rantatien linjauksen kuvauksesta on hyötyä niin ympäristösuunnittelun ammattilaisille kuin paikallishistorian harrastajille.

Tampereella syyskuussa 1992,

Tapio Salminen



**SALMINEN, Tapio, Suuren Rantatien inventointi 1991. Tiehallitus, tiemuseo 1992.**

**Asiasanat** teiden historia, liikenteen historia, historialliset tiet, tieinventoinnit

## Tiivistelmä

Tiemuseo inventoi kesällä 1991 maastossa Turusta Viipuriin johtaneen keskiaikaisen Suuren Rantatien linjauksen Turusta Virolahden Vaalimaalle. Inventoidun osuuden pituus on n. 510 km, josta lähes 70 % on nykyisin valtion omistamaa ja ylläpitämää yleistä tietä.

Suuren Rantatien vaiheista, ajoituksesta ja tien käytön historiasta julkaistiin syksyllä 1992 yhteenveto Salminen, Tapio, Suuri Rantatie - "Först then almenninge wäg ifrå Wijborg genom Nyland utt med sjösijden till Åbo", Tiemuseon julkaisuja 7. Inventoinnin tavoitteena oli paikallistaa maastossa Rantatien historiallinen linjaus kaavoituksen, suojelun ja tutkimuksen tarpeita varten. Koska Rantatie sijaitsee valtaosaltaan maamme taajimmin asutulla seudulla, on osa linjauksesta ehtinyt tuhoutua taajamien levitessä. Tässä raportissa on käsitelty yhteenvetoa tarkemmin eräitä inventoinnin ja Rantatien linjauksen erityiskysymyksiä.

Raportti jakaantuu kuuteen lukuun, joista ensimmäisessä on esitetty inventoinnin yleinen kulku ja periaatteet, toisessa ja kolmannessa inventoitujen kohteiden luettelo, neljännessä inventoitu linjaus, linjauksessa tapahtuneet muutokset ja niiden ajoittuminen. Viidennessä luvussa on esitetty Rantatien siltapaikkojen vaiheet ja kuudennessa linjauksen varrella inventoidut vanhat rajamerkit.

Inventoitu linjaus paikallistettiin historiallisen karttamateriaalin ja teiden ja siltojen jaoista säilyneiden asiakirjojen avulla ja se vastaa Rantatien linjausta 1700-luvun lopulla. Linjausta on oiottu pääosin 1700-luvun lopulla, 1800-luvun puolivälissä sekä 1920- ja 1930-luvuilla. Aiemmistä linjauksen muutoksista on säilynyt tietoja 1600- ja 1730-luvuilta. Vanhimmat paikallistetut muutokset ovat 1770-luvulta. Linjauksen muutoksiin ovat vaikuttaneet liikennevälineiden kehitys ja liikenteen kasvu 1700-luvun lopulta alkaen. Valtaosa yleisenä tienä lakanneista Rantatien osuuksista on jäänyt syrjään liikenteeltä 1920- ja 1930-lukujen tienparannuksissa.

Pääosa Rantatien siltapaikoilla inventoiduista rakenteista on 1920-luvulla ja sen jälkeen valmistuneita betoni- ja teräsrakenteisia siltoja tai rumpuja. Säilyneet kivirakenteet ajoittuvat pääosin 1860-luvun ja 1930-luvun väliselle ajalle. Vanhin säilynyt silta on vuosien 1775-78 välillä rakennettu Espoon Espoonkartanon "Qvarnbro".

Rantatien varrella inventoitiin kaikkiaan 41 vanhoille kartoille merkittyä kylän-, pitäjän- tai jakokunnan rajamerkkiä. Inventoiduista merkeistä viisi mainitaan jo keskiaikaisissa ja 1500-luvun lähteissä. Useat Rantatiellä olleet sillat ja rummut ovat olleet rajamerkkejä. Rajamerkit osoittavat tien linjauksen vakiintuneisuutta.

---

**Sisältö**

---

<b>1. INVENTOINTIMENETELMÄT</b>	<b>9</b>
<b>2. INVENTOIDUT KOHTEET</b>	<b>11</b>
2.1. Turun ja Porin lääni	11
2.2. Uudenmaan lääni	13
2.3. Kymen lääni	20
<b>3. INVENTOIDUT KOHTEET RYHMITÄIN</b>	<b>23</b>
3.1. Sillat, rummut, portaat tai niiden rauniot	23
3.2. Tiehen liittyvät rajamerkit, vanhat välimatkapylväät ja tienviitat	29
3.3. Tieosuudet, tieraukiot ja tiemaisemat	30
3.4. Tiehen liittyvät rakennukset	33
3.4.1. Kestikievarit, krouvit ja majapaikat	33
3.4.2. Postitalot	34
3.4.3. Kirkot ja muut kulttuurihistorialliset kohteet	34
<b>4. INVENTOITU TIELINJAUS</b>	<b>35</b>
4.1. Turun ja Porin lääni	35
4.2. Uudenmaan lääni	49
4.3. Kymen lääni	79
4.4. Rantatien linjaus entisessä Viipurin läänissä	88
<b>5. INVENTOIDUT SILLAT, RUMMUT JA SILTAPAIKAT</b>	<b>90</b>
5.1. Turun ja Porin lääni	90
5.2. Uudenmaan lääni	93
5.3. Kymen lääni ja entisen Viipurin läänin alueella olevat sillat	98
<b>6. INVENTOIDUT JA TARKASTETUT RAJAMERKIT</b>	<b>102</b>
6.1. Inventoidut rajamerkit	102
6.2. Rajamerkkeinä tarkistettut siltapaikat	105
6.3. Paikallistamattomat tai kadonneet rajamerkit	107

---

Lyhenteet  
Lähdeluettelo  
Liitekartat (3 kpl)



## 1. INVENTOINTIMENETELMÄT

Tiemuseo toteutti Suuren Rantatien maastoinventoinnin kahdessa vaiheessa kesällä 1991. Inventoinnista vastasivat Suuri Rantatie-projektin vastaava tutkija Huk Tapio Salminen ja tutkija Huk Kimmo Antila. Ensimmäisessä vaiheessa 6.5. - 7.6. inventoitiin osuus Turusta Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan rajalle, toisessa vaiheessa 22.7. - 23.8. osuus Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan rajalta Vaalimaan raja-asemalle. Molempien vaiheiden aikana sää oli enimmäkseen aurinkoinen tai pilvipoutainen. Sade vaikeutti inventointia ja kuvaamista ainoastaan Perniön, Pohjan ja Porvoon maalaiskunnan länsiosan alueilla. Toisen vaiheen inventointia vaikeutti paikoin heinä-elokuun erityisen rehevä aluskasvillisuus.

Maastoinventoinnin kuluessa tarkistettiin maastossa etukäteen arkistolähteiden ja historiallisen kartta-aineiston perusteella määritelty Suuren Rantatien linjaus sekä siltojen, rumpujen, 1700-luvun välimatkapylväiden, tielinjaan liittyvien merkittävien rajapyykkien sekä tiehen ja tienkäyttöön liittyvien huomattavien rakennusten paikat. Jokaisen kohteen havainnot ja mittaustulokset kirjattiin tiemuseon museotieinventointilomakkeille. Silloista ja rummuista täytettiin erityinen siltainventointilomake. Silloiksi merkittiin sillat, jotka on merkitty tielaitoksen siltaluetteloihin ja siltarakennelmat, joiden vapaa-aukko oli 1,0 m tai suurempi. Muut silta- ja porrarakennelmat merkittiin rummuiksi.

Maastoinventointia varten kullekin kunnalle annettiin oma inventointijärjestyksen mukainen numerotunnuksensa. Tunnuksat ovat:

01 Turku	16 Espoo
02 Kaarina	17 Vantaa
03 Piikkiö	18 Helsinki
04 Paimio	19 Sipoo
05 Halikko	20 Porvoon mlk
06 Salo	21 Porvoo
07 Perniö	22 Pernaja
08 Tenhola	23 Loviisa
09 Pohja	24 Ruotsinpyhtää
10 Karjaa	25 Pyhtää
11 Tammisaari	26 Kotka
12 Inkoo	27 Vehkalahti
13 Lohjan kunta	28 Hamina
14 Siuntio	29 Virolahti
15 Kirkkonummi	

Kohteet jaettiin inventointia varten neljään ryhmään, joille kullekin annettiin oma numerokoodinsa. Kohdetyypit ovat:

1. Sillat, rummut, portaat tai niiden rauniot
2. Tiehen liittyvät rajamerkit ja vanhat välimatkapylväät tai tienviitat
3. Tierauniot, tieosuudet, tiemaisemat ja risteysalueet
4. Tiehen liittyvät huomattavat rakennukset, kirkot, kestikievarit ja postitalot
- 4:1. Kestikievarit, krouvit ja majapaikat

## 4:2. Postitalot

## 4:3. Kirkot ja muut Suuren Rantatien linjaukseen välittömästi liittyvät kulttuuri- tai liikennehistorialliset kohteet

Kuhunkin tyyppiin kuuluvat inventoidut kohteet numeroitiin inventointijärjestyksen mukaisesti kunnittain juoksevasti alkaen numerosta 01. Kohteen kuntatunnuksesta, tyyppinumerosta ja järjestysnumerosta muodostuu kohteen inventointinumbero, joka on merkitty jokaiseen inventointilomakkeeseen sille varattuun tilaan. Inventointinumbero kertoo lyhyesti kohteen perustiedot. Esimerkkinä inventointinumbero SR 21.1.03, joka avautuu:

SR.	Suuri Rantatie
21.	Porvoo
1.	silta, rumpu, porras tai niiden raunio
03.	järjestysnumero eli kolmas inventoitu silta, rumpu, porras tai niiden raunio Porvoossa

Inventoidut kohteet kuvattiin 35 mm:n mustavalkoiselle kinofilmille ja väridiafilmille. Mustavalkokuvien pinnakkaisvedokset ja kuvaustiedot on liitetty inventointilomakkeisiin. Kohteista maastoinventoinnin aikana otetut valokuvat on luetteloitu kunnittain numerojärjestyksessä. Järjestysnumeron jälkeen on kuvanumeroon liitetty negatiiviliuskan ohjausnumero. Mikäli kyseessä on mustavalkokuva, edeltää järjestysnumeroa lyhenne MV. Diapositiiveissa vastaava lyhenne on D. Esimerkkinä kuvanumbero SR91.25.MV5.33, joka avautuu:

SR91	Suuri Rantatie, kuvausvuosi
MV25.	Mustavalkokuva, Pyhtää
5.	viides kuva Pyhtään alueella
33.	negatiiviliuskan ohjausnumero

Inventointilomakkeisiin täydennettiin alustavasti ennen maastoinventointia ja inventoinnin jälkeen kohteiden tarkat sijaintitiedot koordinaatteina, asiakirjalähteiden tiedot siltojen rakentamisesta, korjaamisesta ja siltapaikkojen vaiheista sekä viittaukset tiehen liittyviä huomattavia rakennuksia, kuten kirkkoja ja kestikievaritaloja koskevasta tutkimuskirjallisuudesta ja aiemmista inventoinneista. Inventointilomakkeisiin merkittiin myös viittaukset historialliseen kartta-, arkisto- ja painettuun lähdemateriaaliin. Alkuperäiset inventointilomakkeet, negatiivit, kuvauspäiväkirjat, inventointikartat ja muu inventoinnissa apuna käytetty materiaali on talletettu Tiemuseon arkistoon.



## 2. INVENTOIDUT KOHTEET

Seuraavassa on luetteloitu kaikki Suuren Rantatien inventoidut kohteet inventointijärjestyksessä Turku-Vaalimaa. Kohteet on eritelty 31.12.1991 voimassaolleen lääni- ja kuntajaon mukaisesti.

### 2.1. Turun ja Porin lääni

#### TURKU

SR 01.3.01.	Tieosuus, Vanha Suurtori ja Karjakatu.
SR 01.4:1.01.	Pyhän Gertrudin kiltatalo.
SR 01.2.01.	Rajamerkki, "Ryövärinvaha".

#### KAARINA

SR 02.3.01.	Tieosuus, Alakylä-Ylikylä-Voivala.
SR 02.1.01.	Kiviholvisilta, "Ladjakoski bro".
SR 02.3.02.	Tieosuus, Hulkio.
SR 02.1.02.	Kiviholvisilta, "Hulkis bro".

#### PIIKKIÖ

SR 03.3.01.	Tieosuus, Tuorla-Raadelma.
SR 03.2.01.	Tuorlan maatalous- ja puutarhaoppilaitos. Kaksi 1700-luvun välimatkapylvästä.
SR 03.3.02.	Tieraunio, Pohjolanmäki.
SR 03.1.01.	Kivipalkkirummun raunio.
SR 03.3.03.	Tieraunio, Raadelma.
SR 03.1.02.	Kivipalkkirumpu.
SR 03.1.03.	Kivipalkkirumpu.
SR 03.4:1.01.	Rungon kestikievari.
SR 03.4:1.02.	Teitin luettelon majapaikka, Kosken talo.
SR 03.1.04.	Kiviholvisilta, "Koskis bro".
SR 03.1.05.	Betonirengasrumpu, "Teppala bro".
SR 03.3.04.	Tieraunio, Hatvala.
SR 03.4:3.01.	Piikkiön kirkko.
SR 03.1.06.	Aaltoteräslevyrumpu, "Katko bro".
SR 03.3.05.	Tiemaisema, Makarla.
SR 03.1.07.	Betonirengasrumpu, "Makarla bro".
SR 03.3.06.	Tieosuus, Jungfrusundintie, Tammisilta.

#### PAIMIO

SR 04.3.01.	Tieosuus, Jungfrusundintie, Hiidenala.
SR 04.3.02.	Tieosuus, Kamparla.
SR 04.1.01.	Kivipalkkirumpu.
SR 04.1.02.	Kiviholvisilta, "Kamparla bro".
SR 04.3.03.	Tieosuus, Suppala-Sievola.
SR 04.1.03.	Aaltoteräsputkirumpu, "Toikkala bro".
SR 04.4:3.01.	Paimion vanhan kirkon paikka.
SR 04.1.04.	Puinen tukiansassilta, Paimion Isosilta.
SR 04.1.05.	Teräsbetonilaattasilta, Paimion Vähäsilta.
SR 04.4:3.02.	Paimion kirkko ja tieosuus Paimion keskustassa.
SR 04.3.04.	Tieosuus, Vista.
SR 04.1.06.	Kivipalkkirumpu, "Rapakonsilta bro".
SR 04.2.01.	Rekottila, 1700-l välimatkapylvään paikka.
SR 04.3.05.	Tiemoisema, Rekottila-Kevola.
SR 04.1.07.	Aaltoteräslevyrumpu, "Wainionsilta bro".
SR 04.1.08.	Kivipalkkisilta, "Perälä bro".
SR 04.1.09.	Kivipalkkirummun raunio, "Sianojan silta".
SR 04.1.10.	Kivipalkkirumpu, "Ottala bro".
SR 04.3.06.	Tiemoisema, Kevola-Konkola.
SR 04.1.11.	Raunioitunut siltapaikka, "Pitkäporta bro".

## HALIKKO

SR 05.4:1.01.	Trömperin kestikievari.
SR 05.3.01.	Tieosuus, Hajala.
SR 05.1.01.	Kivipalkkirumpu, Hajala.
SR 05.3.02.	Tiemoisema, Saarimäki-Häntälä.
SR 05.1.02.	Raunioitunut siltapaikka, "Keala bro".
SR 05.1.03.	Kivipalkkirumpu, "Kosla bro".
SR 05.1.04.	Betonirengasrumpu, "Karjanummi bro".
SR 05.1.05.	Betonirengasrumpu, "Päittenpä (Nordvestra) bro".
SR 05.3.03.	Tieraunio, Halikon asema.
SR 05.2.01.	Kihinen, 1700-l välimatkapylväiden paikka.
SR 05.1.06.	Puinen tukiansassilta, Halikon Isosilta.
SR 05.4:3.01.	Halikon kirkko.
SR 05.1.07.	Aaltoteräslevyrumpu, "Rappula bro".

## SALO

SR 06.4:1.01.	Teitin luettelon majapaikka, Majjala.
SR 06.1.01.	Teräspalkkisilta, Salon Isosilta.
SR 06.1.02.	Teräspalkkisilta, Salon Vähäsilta.
SR 06.4:3.01.	Uskelan kirkko ja tiemoisema.
SR 06.3.01.	Tieraunio, Hakastaro.
SR 06.1.03.	Tuhoutunut siltapaikka, "Säkkäräis bro".
SR 06.1.04.	Betonirengasrumpu, "Äijänsilta bro".
SR 06.3.02.	Tierauniot, Sirkkula.
SR 06.3.03.	Tieosuus, Sirkkula-Pohjankylä.
SR 06.3.04.	Tieraunio, Närvelä.
SR 06.1.05.	Kivipalkkirumpu.
SR 06.1.06.	Kivipalkkirumpu.



SR 06.1.07. Kivipalkkirumpu.

## PERNIÖ

SR 07.1.01. Kivipalkkirumpu, "Kotalato bro".  
 SR 07.3.01. Tieosuus, Pohjankylä.  
 SR 07.1.02. Kivipalkkirumpu.  
 SR 07.1.03. Aaltoteräspalkkirumpu, "Mustanojan silta".  
 SR 07.1.04. Teräspalkkisilta, Yliskylän kirkkosilta.  
 SR 07.4.3.01. Yliskylän kirkko.  
 SR 07.3.02. Tieosuus, Päärinen.  
 SR 07.1.05. Aaltoteräspalkkirumpu, "Sauru främsta lilla bro" ja "Sauru andra lilla bro".  
 SR 07.1.06. Betonirengasrumpu, "Sauru tredje bro".  
 SR 07.4.1.01. Kestikievaritalo, Iso-Perhe.  
 SR 07.1.07. Aaltoteräspalkkirumpu, "Härkäoja, eller Sauru södra bro".  
 SR 07.1.08. Kivipalkkisilta, "Aundoja bro".  
 SR 07.3.03. Tieosuus, Perniön keskusta.  
 SR 07.2.01. Perniön museo, 1700-luvun välimatkapylväs.  
 SR 07.1.09. Teräsbetonipalkkisilta, Pesän silta.  
 SR 07.4.3.02. Perniön keskiaikainen kirkko.  
 SR 07.2.02. Rajamerkki, Lupaja/Pappila.  
 SR 07.1.10. Puupalkkisilta, "Lupaja bro".  
 SR 07.3.04. Tieosuus, Lupaja-Pakapyöli.  
 SR 07.1.11. Betonirengasrumpu.  
 SR 07.1.12. Raunioitunut betonirengasrumpu.  
 SR 07.1.13. Kivipalkkirumpu, "Stora Baggböle bro".  
 SR 07.1.14. Kivipalkkirummun raunio, "Stora Baggböle mindre bro".  
 SR 07.4.1.02. Krouvi.  
 SR 07.3.05. Tieosuus, Maansilta.  
 SR 07.1.15. Kivipalkkirumpu.  
 SR 07.4.1.03. Maansillan torpan paikka.  
 SR 07.1.16. Raunioitunut siltapaikka, Maansilta.  
 SR 07.2.03. Rajamerkki, Turun ja Porin lääni/Uudenmaan lääni, Perniö/Tenhola.

## 2.2. Uudenmaan lääni

### TENHOLA

SR 08.3.01. Tieosuus, Svenskby.  
 SR 08.2.01. 1700-luvun välimatkapylväiden paikka, Svenskby.  
 SR 08.3.02. Tieosuus, Svenskby-Olsböle.  
 SR 08.1.01. Puupalkkisilta, "Svenskby bro".  
 SR 08.1.02. Betonirengasrumpu, "Kihlsbro".  
 SR 08.1.03. Teräspalkkisilta, "Olsböle bro"-1885.  
 SR 08.4.1.01. Olsbölen kestäkievari.  
 SR 08.1.04. Kivipalkkisilta, "Olsböle bro"-1803.

- SR 08.3.03. Tieosuus, Vikby-Undermalm.  
 SR 08.2.02. Rajamerkki, "Landsvägsrån", Undermalm/Ovanmalm/Fastarby.  
 SR 08.3.04. Tiemaisema, Fastarby-Bonäs.  
 SR 08.1.05. Betonirengasrumpu.  
 SR 08.1.06. Betonirengasrumpu, "Walbro".  
 SR 08.3.05. Tieosuus, Bonäs-Kulla.  
 SR 08.1.07. Betonirengasrumpu, "Kulla bro".  
 SR 08.2.03. Rajamerkki, Kulla/Svedjekulla, 1700-luvun välimatkapylväiden paikka.  
 SR 08.2.04. Rajamerkki Tenhola/Pohja, Svedjekulla/Persböle.

## POHJA

- SR 09.3.01. Tiemaisema, Persböle.  
 SR 09.1.01. Raunioitunut siltapaikka, "Persböle bro".  
 SR 09.1.02. Betonirengasrumpu.  
 SR 09.1.03. Aaltoteräspuutkirumpu.  
 SR 09.2.01. Rajamerkki, "Eskilstall", Nygård/Björby.  
 SR 09.1.04. Aaltoteräspuutkirumpu, "Åkerfelts bro".  
 SR 09.3.02. Tiemaisema, Björby-Skuru.  
 SR 09.1.05. Betonipalkkisilta, "Långbro".  
 SR 09.4:1.01. Sonabackan kestäkievari.  
 SR 09.4:3.01. Pohjan keskiaikainen kirkko.  
 SR 09.4:1.02. Pohjankurun kestäkievari.  
 SR 09.3.03. Tieosuus, Pohjankuru-Lillfors.  
 SR 09.1.06. Puinen tukiansassilta, "Skurubro".  
 SR 09.1.07. Betonirengasrumpu, "Lillbro".  
 SR 09.3.04. Tieosuus, Klinkbacka.  
 SR 09.1.08. Betonirengasrumpu, "Skogängsbro".  
 SR 09.3.05. Tiemaisema, Pinjainen-Dönsby.  
 SR 09.1.09. Betoniputkirumpu, "Billnäs Landsväga bro".

## KARJAA

- SR 10.1.01. Betonirengasrumpu, "Djupbäcksbro".  
 SR 10.1.02. Betonirengasrumpu, "Jordbro".  
 SR 10.1.03. Teräspalkkisilta, "Landsbro".  
 SR 10.3.01. Tieosuus, Krogård-Kila.  
 SR 10.3.02. Tieraunio, Degerby.  
 SR 10.1.04. Betonirengasrumpu.  
 SR 10.1.05. Betonirengasrumpu.  
 SR 10.3.03. Tieosuus, Finnbacka-Grabacka.  
 SR 10.4:3.01. Grabackan linna.  
 SR 10.1.06. Puupalkkisillan raunio, "Grabackabro".  
 SR 10.1.07. Betonirengasrumpu, "Konungsbölebro".  
 SR 10.4:1.01. Nybyn kestäkievari.  
 SR 10.2.01. Rajamerkki, "Högbenkrogen", Sannainen/Meltola/Högben.  
 SR 10.3.04. Tieosuus, Meltola.  
 SR 10.2.02. Rajamerkki, "Korstens Rå", Meltola/Ingvaldsby.  
 SR 10.2.03. 1700-luvun välimatkapylväiden paikka, "8: mil ifrån H:fors", Ingvaldsby.

- SR 10.2.04. Mustion linna, 1700-luvun tienviitta.  
SR 10.2.05. Rajamerkki, "Stormossarå", Mjölmarby/Bengtsmora/Bredvik.  
SR 10.2.06. Rajamerkki, "Kohlborgs Rå", Bålaby/Bengtsmora/Bredvik,  
Karjaa/Lohjan kunta.

## TAMMISAARI

- SR 11.2.01. Kaksi 1860-luvun virstanpylvästä, Horsbäck, Langansböle.  
SR 11.3.01. Tieosuus, Karjaa Nissbacka-Tammisaaren/Inkoon raja.  
SR 11.1.01. Raunioitunut siltapaikka, "Huskvarn bro".  
SR 11.1.02. Aaltoteräsputkirumpu, "Tyrvissbro".  
SR 11.1.03. Betonirengasrumpu.

## INKOO

- SR 12.1.01. Betonirengasrumpu.  
SR 12.3.01. Tiemaisema, Fagervik (Museotie).  
SR 12.1.02. Aaltoteräsputkirumpu.  
SR 12.1.03. Teräspalkkisilta, Fagervikin silta.  
SR 12.1.04. Raunioitunut siltapaikka, "Skvaterbäck bro".  
SR 12.1.05. Betonirengasrumpu.  
SR 12.1.06. Betonirengasrumpu, "Råbro", Fagervik/Långvik rajalla.  
SR 12.3.02. Tiemaisema, Långvik.  
SR 12.1.07. Betoniholvisilta, "Marsjö bro".  
SR 12.1.08. Betonirengasrumpu, "Råbro", Långvik/Breds rajalla.  
SR 12.3.03. Tiemaisema, Breds-Prestgården.  
SR 12.1.09. Betonilla vahvistettu kiviholvisilta, "Westerkulla bro".  
SR 12.4.3.01. Inkoon keskiaikainen kirkko.  
SR 12.3.04. Tiemaisema, Dal-Innanbäck.  
SR 12.1.10. Aaltoteräsputkirumpu, "Hofgårdss bro".  
SR 12.1.11. Betonirengasrumpu, "Österkulla bro".  
SR 12.1.12. Kivipalkkirumpu.  
SR 12.3.05. Tieosuus, Innanbäck-Rådkila.  
SR 12.3.06. Tieosuus, Rådkila-Stubböle.  
SR 12.1.13. Betonilla vahvistettu kiviholvisilta, "Rådkila bro".  
SR 12.2.01. Rajamerkki, "Doms rå", Rådkila/Stubböle.  
SR 12.2.02. Rajamerkki, "Torvalds högden", Stubböle/Halvdels.  
SR 12.1.14. Betonirengasrumpu, "Haldis bro".  
SR 12.3.07. Tieosuus, Halvdels-Degerby.  
SR 12.3.08. Tieosuus, Inkoo Degerby-Siuntio Sunnanvik.  
SR 12.1.15. Aaltoteräslevyrumpu, "Nybro".  
SR 12.1.16. Aaltoteräsputkirumpu.  
SR 12.1.17. Betonirengasrumpu, "Västerängs bro".  
SR 12.1.18. Aaltoteräslevyrumpu, "Billskog bro".

## LOHJAN KUNTA

- SR 13.3.01. Tieosuus, Kirkniemi.  
SR 13.1.01. Kivipalkkirumpu.  
SR 13.2.01. Rajamerkki, "Munkebergssrå", Bålaby/Bengtsmora/Kirkniemi.



- SR 13.3.02. Tieraunio, Kirkniemi.  
 SR 13.3.03. Tieosuus, Kirkniemi-Kirkonkylä.  
 SR 13.2.02. Rajamerkki, "Björckisstubbarå", Lohjan kunta/Siuntio.

## SIUNTIO

- SR 14.3.01. Tiemaisema, Kockis-Hollstens.  
 SR 14.1.01. Aaltoteräslevyrumpu, "Wejans bro".  
 SR 14.3.02. Tiemaisema, Palmgård-Bollstad.  
 SR 14.1.02. Betonirengasrumpu.  
 SR 14.1.03. Betonirengasrumpu.  
 SR 14.1.04. Betonirengasrumpu, "Lillbro".  
 SR 14.1.05. Aaltoteräsputkirumpu, "Storbro".  
 SR 14.4.1.01. Krouvin paikka, "Sjundby Krog".  
 SR 14.1.06. Raunioitunut siltapaikka, "Nordanviks bro".  
 SR 14.1.07. Betonirengasrumpu, "Qvarnbro".  
 SR 14.3.03. Tiemaisema, Broända.  
 SR 14.1.08. Kevyenliikenteen teräspalkkisilta, "Pickalabro".  
 SR 14.3.04. Tieosuus, Fågelvik-Böle.  
 SR 14.1.09. Aaltoteräslevyrumpu, "Svarfars bro".  
 SR 14.1.10. Aaltoteräsputkirumpu, "Böle qvarnbro".  
 SR 14.1.11. Kivipalkkirumpu.  
 SR 14.1.12. Kivipalkkirumpu, "Kjela Kjersbro".  
 SR 14.2.01. Rajamerkki, "Råtall", Siuntio/Kirkkonummi.

## KIRKKONUMMI

- SR 15.3.01. Tieosuus, Överby.  
 SR 15.3.02. Tieosuus, Överby-Finnsbacka.  
 SR 15.4.1.01. Kestikievaritalo, Överby (Krogars).  
 SR 15.1.01. Kiviholvisilta, "Överby bro".  
 SR 15.4.3.01. Kirkkonummen kirkko.  
 SR 15.3.03. Tieosuus, Gesterby-Gillobacka.  
 SR 15.1.02. Betonilaattasilta, "Jolkby bro".  
 SR 15.1.03. Betonirengasrumpu, "Gillobacka bro".  
 SR 15.3.04. Tieosuus, Kvisby-Jorvas.  
 SR 15.1.04. Betoniputkirumpu, "Broåkersbro".  
 SR 15.1.05. Betonirengasrumpu, "Kafvelbro".  
 SR 15.1.06. Betonirengasrumpu, "Fråsabecksbro".  
 SR 15.1.07. Betonirengasrumpu, "Hemängsbro".  
 SR 15.1.08. Betonirengasrumpu, "Maijbro".  
 SR 15.1.09. Betoniholvi/kivipalkkisilta, "Bodbecksbro".  
 SR 15.1.10. Kivipalkkirumpu, "Bodbecksbro i öster".  
 SR 15.1.11. Betonirengasrumpu, "Råbro", Kirkkonummi/Espoo.

## ESPOO

- SR 16.3.01. Tieraunio, Mankki, Råbäck.  
 SR 16.1.01. Kivipalkkirummun raunio, porraslatomus. Mankki, Råbäck.  
 SR 16.1.02. Betonirengasrumpu, "Stenbro".

SR 16.2.01.	Välimatkapylväs. Mankki.
SR 16.1.03.	Purettu kivipalkkisilta, "Mankängs bro".
SR 16.3.02.	Tiemaisema, Finns-Espoonkartano.
SR 16.4:1.01.	Kestikievari, Finns.
SR 16.4:1.02.	Espoonkartanon krouvi.
SR 16.1.04.	Kiviholvisilta, "Sågbro". Museosilta.
SR 16.1.05.	Kiviholvisilta, "Qvarnbro".
SR 16.1.06.	Betonilla vahvistettu kiviholvisilta, "Brinkbro".
SR 16.2.02.	Tienviitta, "Espoonkartano".
SR 16.3.03.	Tieosuus, Muurala-Lövkulla.
SR 16.1.07.	Betonirengasrumpu.
SR 16.3.04.	Tieosuus, Espoon kirkko.
SR 16.4:3.01.	Espoon keskiaikainen kirkko.
SR 16.1.08.	Kiviholvisilta, "Gloms bro".
SR 16.4:2.01.	Postitalo, Nedre Gloms.
SR 16.4:1.03.	Kestikievari, Bell.
SR 16.3.05.	Tieosuus, Bemböle-Karvasbacka.
SR 16.1.09.	Kiviholvisilta, "Bemböle bro".
SR 16.4:1.04.	Glimsin ja Ersin kestikievarit.
SR 16.1.10.	Kiviholvisilta, "Kilo bro".
SR 16.4:1.05.	Kilon krouvi, Gransin kestikievari.
SR 16.1.11.	Betonirengasrumpu, "Mäkkylä bro".
SR 16.1.12.	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Storbäcks bro".
SR 16.1.13.	Betonirengasrumpu, "Mindre bro".
SR 16.3.06.	Tieosuus, Järvenperä.
SR 16.1.14.	Puinen tukiansassilta puistokujalla, "Träskända bro".
SR 16.1.15.	Aaltoteräspuutkirumpu, "Bäckens bro".
SR 16.3.07.	Tieosuus, Espoo Vanhakartano-Vantaa Hämeenkylä.
SR 16.2.03.	Rajamerkki, "Seljerå", Espoo/Vantaa.

## VANTAA

SR 17.1.01.	Betonirengasrumpu.
SR 17.3.01.	Tieosuus, Hämeenkylä-Myllymäki.
SR 17.1.02.	Betonilaattasilta.
SR 17.1.03.	Puinen tukiansassilta, "Qvarnbacka bro".
SR 17.3.02.	Tieosuus, Viinikkala-Voutila.
SR 17.1.04.	Aaltoteräspuutkirumpu.
SR 17.1.05.	Betonirengasrumpu, "Mitbäcksbro".
SR 17.3.03.	Tiemaisema, Tolkinkylä-Veromiehenkylä.
SR 17.1.06.	Betoniholvisilta, "Kallbäcksbro".
SR 17.4:3.01.	Helsingin pitäjän keskiaikainen kirkko.
SR 17.1.07.	Aaltoteräspuutkirumpu, "Kittelbäcksbro".
SR 17.1.08.	Teräspalkkisilta, "Tikkurilan puosilta".
SR 17.1.09.	Kiviholvisilta, "Haxbro".
SR 17.4:1.01.	Hakkilan kestikievari.
SR 17.3.04.	Tieraunio, Vantaa Sotunki-Sipoo Myras.
SR 17.1.10.	Raunioitunut siltapaikka, Brudbrinken.

## HELSINKI

- SR 18.3.01. Tieosuus, Suuren Rantatien linjaus Helsingissä.  
 SR 18.1.01. Kivipalkkirumpu, rajamerkki Hki/Vantaa, "Djupbäcksrå".

## SIPOO

- SR 19.3.01. Tiemaisema, Myras-Svartböle.  
 SR 19.1.01. Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Myrkrogbro".  
 SR 19.1.02. Betonirengasrumpu, "Trollmossabro".  
 SR 19.1.03. Rautaputkirumpu, "Svartbölebro".  
 SR 19.1.04. Aaltoteräslevyrumpu, "Mjölkasbro".  
 SR 19.3.02. Tiemaisema, Kyrkoby.  
 SR 19.1.05. Betonirengasrumpu, "Degerängsbro".  
 SR 19.1.06. Betonirengasrumpu, "Ängstadsbro".  
 SR 19.1.07. Betonirengasrumpu, "Lillåkers bro".  
 SR 19.1.08. Betonirengasrumpu, "Tegelbackabro".  
 SR 19.4.3.01. Sipoon keskiaikainen kirkko.  
 SR 19.1.09. Teräspalkkisilta, "Nybro".  
 SR 19.1.10. Betonirengasrumpu, "Bläskilsbro".  
 SR 19.3.03. Tieosuus, Sandkulla-Savijärvi.  
 SR 19.1.11. Betonirengasrumpu.  
 SR 19.3.04. Tieraunio, Savijärvi.  
 SR 19.2.01. Rajamerkki. "Gjötsten", Sipoo/Porvoon mlk.

## PORVOON MAALAISKUNTA

- SR 20.3.01. Tieosuus, Anttila-Ali-Vekkoski.  
 SR 20.1.01. Betonirengasrumpu.  
 SR 20.1.02. Betonilaattasilta, "Broängsbro".  
 SR 20.3.02. Tieosuus, Ali-Vekkoski-Anttila.  
 SR 20.1.03. Teräspalkkisilta, "Weckkoski bro".  
 SR 20.3.03. Tieosuus, Yli-Vekkoski.  
 SR 20.1.04. Muoviputkirumpu.  
 SR 20.4:1.01. Kestiekievaritalo, Gästgifvars.  
 SR 20.1.05. Teräsbetonipalkkisilta, "Hinthårbro".  
 SR 20.1.06. Muoviputkirumpu.  
 SR 20.1.07. Aaltoteräslevyrumpu, "Kungsbro".  
 SR 20.3.04. Tieraunio, Treksilä.  
 SR 20.4:1.02. Krouvi, "Mossakrog".  
 SR 20.3.05. Tieraunio, Veckjärvi.  
 SR 20.3.06. Tieosuus, Ilola.  
 SR 20.1.08. Raunioitunut siltapaikka, "Wadebro".  
 SR 20.1.09. Betonirengasrumpu.  
 SR 20.1.10. Rautapalkkisilta, "Illby bro".  
 SR 20.4:2.01. Ilola, Postimäki.  
 SR 20.1.11. Rautaputkirumpu.  
 SR 20.1.12. Betonilaattasilta.  
 SR 20.1.13. Aaltoteräsputkirumpu, "Wennjärvi bro".  
 SR 20.1.14. Kivipalkkirumpu.  
 SR 20.1.15. Betonirengasrumpu, "Råbro", Porvoon mlk/Pernaja.



## PORVOO

SR 21.3.01.	Tieraunio, Hornhattula.
SR 21.3.02.	Tieosuus, Porvoo.
SR 21.1.01.	Teräspalkkisilta, Porvoon silta.
SR 21.4.3.01.	Porvoon tuomiokirkko.
SR 21.2.01.	Rajapylväs, Porvoo/Porvoon mlk.
SR 21.1.02.	Kivipalkkirumpu.
SR 21.3.03.	Tieosuus, Porvoo 2.

## PERNAJA

SR 22.3.01.	Tieosuus, Erlandsböle.
SR 22.1.01.	Betonilaattasilta, "Aros bro".
SR 22.3.02.	Tieosuus, Erlandsböle-Gammelby.
SR 22.3.03.	Tieosuus, Gammelby.
SR 22.1.02.	Betonilaattarumpu.
SR 22.1.03.	Kivipalkkisilta.
SR 22.3.04.	Tieosuus, Gammelby-Bergby.
SR 22.3.05.	Tieosuus, Västerforsby-Forsby.
SR 22.1.04.	Puupalkkisilta, "Forsby bro".
SR 22.3.06.	Tieosuus, Forsby-Gislarböle.
SR 22.3.07.	Tieosuus, Gislarböle-Garpgård.
SR 22.1.05.	Kivipalkkisilta, "Krogbro".
SR 22.4.3.01.	Pernajan keskiaikainen kirkko.
SR 22.1.06.	Betonilla vahvistettu kivipalkkisilta.
SR 22.1.07.	Betoniholvisilta, "Starrbäcksbro".
SR 22.3.08.	Tieosuus, Sarvilahti.
SR 22.1.08.	Betonilaattasilta, "Norr-Sarvlax bro".
SR 22.1.09.	Betonilaattasilta, "Bro vid Sarflax".
SR 22.1.10.	Betonirengasrumpu.
SR 22.3.09.	Tieraunio, Sarvilahti.
SR 22.2.01.	Rajamerkki, "Piucksten", Pernaja/Loviisa.

## LOVIISA

SR 23.1.01.	Betonirengasrumpu, "Skogängs bro".
SR 23.1.02.	Betonirengasrumpu, "Norrback bro".
SR 23.3.01.	Tiemaiesema, Loviisa.
SR 23.1.03.	Kiviholvisilta.
SR 23.1.04.	Puupalkkisilta.
SR 23.1.05.	Kiviholvisilta, Bastion Rosèn.
SR 23.3.02.	Tieosuus, Trollberget.
SR 23.3.03.	Tieosuus, Degerby.

## RUOTSINPYHTÄÄ

SR 24.3.01.	Tieosuus, Tesjoki.
SR 24.1.01.	Betonirengasrumpu.
SR 24.2.02.	Virstantolppa, Tesjoki.

SR 24.1.02.	Kiviholvisilta.
SR 24.1.03.	Raunioitunut siltapaikka.
SR 24.3.02.	Tieosuus, Tesjoki 2.
SR 24.1.04.	Kivipalkkirumpu.
SR 24.4:1.01.	Myllykylän kestikievari.
SR 24.1.05.	Kivipalkkisilta, "Kvarnby bro".
SR 24.3.03.	Tieosuus, Tesjoki 3.
SR 24.3.04.	Tieosuus, Tesjoki-Petjärvi.
SR 24.1.06.	Kivipalkkirumpu.
SR 24.3.05.	Tieosuus, Petjärvi.
SR 24.1.07.	Betoni laattaylikulkusilta.
SR 24.4:2.01.	Ahvenkosken postikonttori.
SR 24.1.08.	Yksinivelinen kaarisilta. Savukosken museosilta, Ruotsinpyhtää/Pyhtää.
SR 24.1.09.	Raunioitunut siltapaikka. Rajasilta 1743-1808.

### 2.3. Kymen lääni

#### PYHTÄÄ

SR 25.3.01.	Tieraunio, Suur-Ahvenkoski, Kirmusaari.
SR 25.1.01.	Raunioitunut siltapaikka, Ahvenkosken Isosilta.
SR 25.3.02.	Tieosuus, Ahvenkoski-Pappila.
SR 25.3.03.	Tieraunio, Länsikirkonkylä.
SR 25.1.02.	Kivipalkkirumpu.
SR 25.1.03.	Kivipalkkirumpu.
SR 25.1.04.	Betoni holvisilta, Kirkonkylän silta.
SR 25.4:3.01.	Pyhtään keskiaikainen kirkko.
SR 25.1.05.	Kivipalkkirumpu.
SR 25.1.06.	Kiviholvirumpu.
SR 25.3.04.	Tieosuus, Itäkirkonkylä-Siltakylä.
SR 25.1.07.	Kivipalkkisilta, "Bläckärin silta".
SR 25.1.08.	Betonirengasrumpu.
SR 25.1.09.	Betonikaarisilta, Siltakylän silta.
SR 25.3.05.	Tieraunio, Heinlahti.
SR 25.1.10.	Kivipalkkirumpu.
SR 25.1.11.	Kivipalkkirumpu.
SR 25.1.12.	Betonirengasrumpu, "Mokran silta".
SR 25.1.13.	Betonirengasrumpu.
SR 25.2.01.	Rajamerkki, Pyhtää/Kotka.

#### KOTKA

SR 26.3.01.	Tieraunio, Kaukola/Sutela.
SR 26.1.01.	Raunioitunut kivipalkkirumpu.
SR 26.1.02.	Kivipalkkirumpu.
SR 26.3.02.	Tieosuus, Sutela-Kyminlinna-Hovila.
SR 26.1.03.	Puupalkkisilta, "Sutelan kylän pieni silta".

SR 26.1.04.	Puupalkkisilta, Karjusilta, "Sutelan kylän iso silta".
SR 26.1.05.	Teräspalkkisilta, Kantinsilta.
SR 26.1.06.	Jatkuva teräsbetoni-laattasilta, Isosilta.
SR 26.1.07.	Betoni-laattasilta.
SR 26.1.08.	Rautabetonipalkkisilta, "Rookin silta".
SR 26.3.03.	Tieosuus, Tavastila.
SR 26.1.09.	Kivipalkkirumpu.
SR 26.3.04.	Tieosuus, Kotka Tavastila - Vehkalahti Neuvottoma.
SR 26.1.10.	Aaltoteräspalkkirumpu.

## VEHKALAHTI

SR 27.1.01.	Aaltoteräspalkkirumpu, "Urpinojan silta".
SR 27.3.01.	Tieosuus, Summa.
SR 27.1.02.	Kivipalkkirumpu.
SR 27.1.03.	Jatkuva teräsbetoni-laattasilta, Summan silta.
SR 27.3.02.	Tieosuus, Summa 2.
SR 27.3.03.	Tieraunio, Poitsila.
SR 27.1.04.	Betoni-laattasilta, Salmenkylä.
SR 27.1.05.	Kiviholvisilta, Salmen silta. Museosilta.
SR 27.1.06.	Betonirengas-/Betoni-palkkirumpu.
SR 27.1.07.	Kivipalkkirumpu.
SR 27.3.04.	Tieraunio, Mäntlahti.
SR 27.1.08.	Betoniholvisilta.
SR 27.1.09.	Betonilla vahvistettu kivipalkkirumpu.

## HAMINA

SR 28.4:3.01.	Vehkalahden kivikirkko.
---------------	-------------------------

## VIROLAHTI

SR 29.4:1.01.	Kestikievari, Kouki (Muurman).
SR 29.4:1.02.	Grönvikin kestikievari (koulu).
SR 29.1.01.	Raunioitunut siltapaikka.
SR 29.3.01.	Tieosuus, Klamila.
SR 29.1.02.	Kiviholvisilta, "Klamilan silta".
SR 29.1.03.	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Järvenkylän silta".
SR 29.3.02.	Tieosuus, Ravijoki.
SR 29.1.04.	Kiviholvisilta, "Ravijoen silta".
SR 29.1.05.	Kivipalkkirumpu.
SR 29.1.06.	Kiviholvisilta, "Myllysilta".
SR 29.1.07.	Raunioitunut rumpupaikka.
SR 29.1.08.	Kivipalkkisilta.
SR 29.1.09.	Betonirengasrumpu.
SR 29.3.03.	Tiemaisema, Pyterlahti.
SR 29.1.10.	Kiviholvisilta, Virojoen silta.
SR 29.3.04.	Tieosuus, Virojoki-Pajulahti.
SR 29.1.11.	Kivipalkkirumpu.
SR 29.1.12.	Betonirengasrumpu.



- SR 29.1.13. Kivipalkkisilta.
- SR 29.3.05. Tieosuus, Pajulahti-Vaalimaa.
- SR 29.1.14. Raunioitunut siltapaikka, Vaalimaanjoen silta.
- SR 29.3.06. Tieosuus, Vaalimaa.
- SR 29.1.15. Betonirengasrumpu.

### 3. INVENTOIDUT KOHTEET RYHMITTÄIN

Seuraavassa on luetteloitu kaikki Suuren Rantatien inventoidut kohteet ryhmittäin numerokoodien mukaisesti. Rantatien linjauksen ulkopuolelta inventoidut kohteet on ympäröity sulkumerkein.

#### 3.1. Sillat, rummut, portaat tai niiden rauniot

##### Puupalkkisillat

SR 07.1.10.	Perniö	Puupalkkisilta/kivimaatuet, "Lupaja bro"
SR 08.1.01.	Tenhola	Puupalkkisilta, "Svenskby bro"
SR 10.1.06.	Karjaa	Puupalkkisillan raunio, "Grabbackabro"
SR 22.1.04.	Pernaja	Puupalkkisilta, "Forsby bro"
SR 23.1.04.	Loviisa	Puupalkkisilta
SR 26.1.03.	Kotka	Puupalkkisilta, "Sutelan kylän pieni silta"
SR 26.1.04.	Kotka	Puupalkkisilta, "Sutelan kylän iso silta"

##### Puuansassillat

SR 04.1.04.	Paimio	Puinen tukiansassilta, Paimion Isosilta
SR 05.1.06.	Halikko	Puinen tukiansassilta, Halikon Isosilta
SR 09.1.06.	Pohja	Puinen tukiansassilta, "Skurubro"
SR 16.1.14.	Espoo	Puinen tukiansassilta puistokujalla, "Träskända bro"
SR 17.1.03.	Vantaa	Puinen tukiansassilta, "Qvarnbacka bro"

##### Kiviholvisillat ja -rummut

SR 02.1.01.	Kaarina	Kiviholvisilta, "Ladjakoski bro"
SR 02.1.02.	Kaarina	Kiviholvisilta, "Hulkis bro"
SR 03.1.04.	Piikkiö	Kiviholvisilta, "Koskis bro"
SR 04.1.02.	Paimio	Kiviholvisilta, "Kamparla bro"
SR 12.1.09.	Inkoo	Betonilla vahvistettu kiviholvisilta, "Westerkulla bro"
SR 12.1.13.	Inkoo	Betonilla vahvistettu kiviholvisilta, "Rådkila bro"
SR 15.1.01.	Kirkkonummi	Kiviholvisilta, "Överby bro"
SR 16.1.04.	Espoo	Kiviholvisilta, "Sågbro". Museosilta
SR 16.1.05.	Espoo	Kiviholvisilta, "Qvarnbro"
SR 16.1.06.	Espoo	Betonilla vahvistettu kiviholvisilta, "Brinkbro"
SR 16.1.08.	Espoo	Kiviholvisilta, "Gloms bro"
SR 16.1.09.	Espoo	Kiviholvisilta, "Bemböle bro"

SR 16.1.10.	Espoo	Kiviholvisilta, "Kilo bro"
SR 17.1.09.	Vantaa	Kiviholvisilta, "Haxbro"
SR 23.1.03.	Loviisa	Kiviholvisilta
SR 23.1.05.	Loviisa	Kiviholvisilta, Bastion Rosén
SR 24.1.02.	Ruotsinpyhtää	Kiviholvisilta
SR 25.1.06.	Pyhtää	Kiviholvirumpu
SR 27.1.05.	Vehkalahti	Kiviholvisilta, Salmen silta. Museosilta
SR 29.1.02.	Virolahti	Kiviholvisilta, "Klamilan silta"
SR 29.1.04.	Virolahti	Kiviholvisilta, "Ravijoen silta"
SR 29.1.06.	Virolahti	Kiviholvisilta, "Myllysilta"
SR 29.1.10.	Virolahti	Kiviholvisilta, Virojoen silta

## Kivipalkkisillat ja -rummut

SR 03.1.01.	Piikkiö	Kivipalkkirummun raunio
SR 03.1.02.	Piikkiö	Kivipalkkirumpu
SR 03.1.03.	Piikkiö	Kivipalkkirumpu
SR 04.1.01.	Paimio	Kivipalkkirumpu
SR 04.1.06.	Paimio	Kivipalkkirumpu, "Rapakonsilda bro"
SR 04.1.08.	Paimio	Kivipalkkisilta, "Perälä bro"
SR 04.1.09.	Paimio	Kivipalkkirummun raunio, "Sianojan silta"
SR 04.1.10.	Paimio	Betonilla vahvistettu Kivipalkkirumpu, "Ottala bro"
SR 05.1.01.	Halikko	Kivipalkkirumpu, Hajala
SR 05.1.03.	Halikko	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Kosla bro"
SR 06.1.05.	Salo	Kivipalkkirumpu
SR 06.1.06.	Salo	Kivipalkkirumpu
SR 06.1.07.	Salo	Kivipalkkirumpu
SR 07.1.01.	Perniö	Kivipalkkirumpu, "Kotalato bro"
SR 07.1.02.	Perniö	Kivipalkkirumpu
SR 07.1.08.	Perniö	Kivipalkkisilta, "Aundoja bro"
SR 07.1.13.	Perniö	Kivipalkkirumpu, "Stora Baggböle bro"
SR 07.1.14.	Perniö	Kivipalkkirummun raunio, "Stora Baggböle mindre bro"
SR 07.1.15.	Perniö	Kivipalkkirumpu
SR 08.1.04.	Tenhola	Kivipalkkisilta, "Olsböle bro"-1803
SR 12.1.12.	Inkoo	Kivipalkkirumpu
SR 13.1.01.	Lohjan kunta	Kivipalkkirumpu
SR 14.1.11.	Siuntio	Kivipalkkirumpu
SR 14.1.12.	Siuntio	Kivipalkkirumpu, "Kjela Kjersbro"
SR 15.1.09.	Kirkkonummi	Betoniholvi-/kivipalkkisilta, "Bodbecksbro"
SR 15.1.10.	Kirkkonummi	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Bodbecksbro i öster"
SR 16.1.01.	Espoo	Kivipalkkirummun raunio, porraslatomus. Mankki, Råbäck
SR 16.1.03.	Espoo	Purettu kivipalkkisilta, "Mankängs bro"
SR 16.1.12.	Espoo	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Storbäcks bro"
SR 18.1.01.	Helsinki/Vantaa	Kivipalkkirumpu, rajamerkki Hki/Vantaa, "Djupbäcksrå"



SR 19.1.01.	Sipoo	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Myrkrobro"
SR 20.1.14.	Porvoon mlk	Kivipalkkirumpu
SR 20.1.15.	Porv. mlk/Pernaja	Betonirenkailla vahvistettu kivipalkkirakenne, "Råbro", Porvoon mlk/Pernaja
SR 21.1.02.	Porvoo	Kivipalkkirumpu
SR 22.1.03.	Pernaja	Kivipalkkisilta
SR 22.1.05.	Pernaja	Kivipalkkisilta, "Krogbro"
SR 22.1.06.	Pernaja	Betonilla vahvistettu kivipalkkisilta
SR 24.1.04.	Ruotsinpyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 24.1.05.	Ruotsinpyhtää	Kivipalkkisilta, "Kvarnby bro"
SR 24.1.06.	Ruotsinpyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 25.1.02.	Pyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 25.1.03.	Pyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 25.1.05.	Pyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 25.1.07.	Pyhtää	Kivipalkkisilta, "Bläckärin silta"
SR 25.1.10.	Pyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 25.1.11.	Pyhtää	Kivipalkkirumpu
SR 26.1.01.	Kotka	Raunioitunut kivipalkkirumpu
SR 26.1.02.	Kotka	Kivipalkkirumpu
SR 26.1.09.	Kotka	Kivipalkkirumpu
SR 27.1.02.	Vehkalahti	Kivipalkkirumpu
SR 27.1.07.	Vehkalahti	Kivipalkkirumpu
SR 27.1.09.	Vehkalahti	Betonilla vahvistettu kivipalkkirumpu
SR 29.1.03.	Virolahti	Kivipalkki-/betonirengasrumpu, "Järvenkylän silta"
SR 29.1.05.	Virolahti	Kivipalkkirumpu
SR 29.1.08.	Virolahti	Kivipalkkisilta
SR 29.1.11.	Virolahti	Kivipalkkirumpu
SR 29.1.13.	Virolahti	Kivipalkkisilta

## Rauta- ja teräspalkkisillat

SR 06.1.01.	Salo	Teräspalkkisilta, Salon Isosilta
SR 06.1.02.	Salo	Teräspalkkisilta, Salon Vähäsilta
[SR 07.1.04.	Perniö	Teräspalkkisilta, Yliskylän kirkkosilta]
SR 08.1.03.	Tenhola	Teräspalkkisilta, "Olsböle bro"-1885
SR 10.1.03.	Karjaa	Teräspalkkisilta, "Landsbro"
SR 12.1.03.	Inkoo	Teräspalkkisilta, Fagervikin silta
SR 14.1.08.	Siuntio	Kevyenliikenteen teräspalkkisilta, "Pickalabro"
SR 17.1.08.	Vantaa	Teräspalkkisilta, "Tikkurilan purossilta"
SR 19.1.09.	Sipoo	Teräspalkkisilta, "Nybro"
SR 20.1.03.	Porvoon mlk	Teräspalkkisilta, "Weckkoski bro"
SR 20.1.10.	Porvoon mlk	Rautapalkkisilta, "Illby bro"
SR 21.1.01.	Porvoo	Teräspalkkisilta/kivituotet, Porvoon silta
SR 26.1.05.	Kotka	Teräspalkkisilta, Kantinsilta

## Aaltoteräsputki- ja levyrummut

SR 03.1.06.	Piikkiö	Aaltoteräslevyrumpu, "Katko bro"
-------------	---------	----------------------------------

SR 04.1.03.	Paimio	Aaltoteräsputkirumpu, "Toikkala bro"
SR 04.1.07.	Paimio	Aaltoteräslevyrumpu, "Wainionsilda bro"
SR 05.1.07.	Halikko	Aaltoteräslevyrumpu, "Rappula bro"
SR 07.1.03.	Pernio	Aaltoteräsputkirumpu, "Mustanojan silta"
SR 07.1.05.	Pernio	Aaltoteräsputkirumpu, "Sauru främsta lilla bro" ja "Sauru andra lilla bro"
SR 07.1.07.	Pernio	Aaltoteräsputkirumpu, "Härkäoja, eller Sauru södra bro"
SR 09.1.03.	Pohja	Aaltoteräsputkirumpu
SR 09.1.04.	Pohja	Aaltoteräsputkirumpu, "Åkerfelts bro"
SR 11.1.02.	Tammisaari	Aaltoteräsputkirumpu, "Tyrvisbro"
SR 12.1.02.	Inkoo	Aaltoteräsputkirumpu
SR 12.1.10.	Inkoo	Aaltoteräsputkirumpu, "Hofgårds bro"
SR 12.1.15.	Inkoo	Aaltoteräslevyrumpu, "Nybro"
SR 12.1.16.	Inkoo	Aaltoteräsputkirumpu
SR 12.1.18.	Inkoo	Aaltoteräslevyrumpu, "Billskog bro"
SR 14.1.01.	Siuntio	Aaltoteräslevyrumpu, "Wejans bro"
SR 14.1.05.	Siuntio	Aaltoteräsputkirumpu, "Storbro"
SR 14.1.09.	Siuntio	Aaltoteräslevyrumpu, "Svarfars bro"
SR 14.1.10.	Siuntio	Aaltoteräsputkirumpu, "Böle qvarnbro"
SR 16.1.15.	Espoo	Aaltoteräsputkirumpu, "Bäckens bro"
SR 17.1.04.	Vantaa	Aaltoteräsputkirumpu
SR 17.1.07.	Vantaa	Aaltoteräsputkirumpu, "Kittebäcksbro"
SR 19.1.03.	Sipoo	Rautaputkirumpu, "Svartbölebro"
SR 19.1.04.	Sipoo	Aaltoteräslevyrumpu, "Mjölkasbro"
SR 20.1.07.	Porvoon mlk	Aaltoteräslevyrumpu, "Kungsbro"
SR 20.1.11.	Porvoon mlk	Rautaputkirumpu
SR 20.1.13.	Porvoon mlk	Aaltoteräsputkirumpu, "Wennjärvi bro"
SR 26.1.10.	Kotka	Aaltoteräsputkirumpu
SR 27.1.01.	Vehkalahti	Aaltoteräsputkirumpu, "Urpinojan silta"

#### Betoniholvisillat

SR 12.1.07.	Inkoo	Betoniholvisilta, "Marsjö bro"
SR 17.1.06.	Vantaa	Betoniholvisilta, "Kallbäcksbro"
SR 22.1.07.	Pernaja	Betoniholvisilta, "Starrbäcksbro"
SR 25.1.04.	Pyhtää	Betoniholvisilta, Kirkonkylän silta
SR 27.1.08.	Vehkalahti	Betoniholvisilta

#### Betonilaattasillat

SR 04.1.05.	Paimio	Teräsbetonilaattasilta, Paimion Vähäsilta
SR 15.1.02.	Kirkkonummi	Betonilaattasilta, "Jolkby bro"
SR 17.1.02.	Vantaa	Betonilaattasilta
SR 20.1.02.	Porvoon mlk	Betonilaattasilta, "Broängsbro"
SR 20.1.12.	Porvoon mlk	Betonilaattasilta
SR 22.1.01.	Pernaja	Betonilaattasilta, "Aros bro"
SR 22.1.02.	Pernaja	Betonilaattarumpu
SR 22.1.08.	Pernaja	Betonilaattasilta, "Norr-Sarvlax bro"
SR 22.1.09.	Pernaja	Betonilaattasilta, "Bro vid Sarflax".
SR 24.1.07.	Ruotsinpyhtää	Betonilaattaylikulkusilta



SR 26.1.06.	Kotka	Jatkuva teräsbetonilaattasilta, Isosilta
SR 26.1.07.	Kotka	Betonilaattasilta
SR 27.1.03.	Vehkalahti	Jatkuva teräsbetonilaattasilta, Summan silta
SR 27.1.04.	Vehkalahti	Betonilaattasilta, Salmenkylä

## Betonipalkkisillat

SR 07.1.09.	Perniö	Teräsbetonipalkkisilta, Pesän silta
SR 09.1.05.	Pohja	Betonipalkkisilta, "Långbro"
SR 20.1.05.	Porvoo mlk	Teräsbetonipalkkisilta, "Hinhårbro"
SR 26.1.08.	Kotka	Rautabetonipalkkisilta, "Rookin silta"

## Kaaresillat

SR 24.1.08.	R:pyhtää/Pyhtää	Yksinivelineen kaaresilta. Savukosken museosilta, Ruotsinpyhtää/Pyhtää
SR 25.1.09.	Pyhtää	Betonikaarisilta, Siltakylän silta

## Betonirengasrummut

SR 03.1.05.	Piikkiö	Betonirengasrumpu, "Teppala bro"
SR 03.1.07.	Piikkiö	Betonirengasrumpu, "Makarla bro"
SR 05.1.04.	Halikko	Betonirengasrumpu, "Karjanummi bro"
SR 05.1.05.	Halikko	Betonirengasrumpu, "Päittenpä (Nord-vestra) bro"
SR 06.1.04.	Salo	Betonirengasrumpu, "Äijänsilta bro"
SR 07.1.06.	Perniö	Betonirengasrumpu, "Sauru tredje bro"
SR 07.1.11.	Perniö	Betonirengasrumpu
SR 07.1.12.	Perniö	Raunioitunut betonirengasrumpu
SR 08.1.02.	Tenhola	Betonirengasrumpu, "Kihlsbro"
SR 08.1.05.	Tenhola	Betonirengasrumpu
SR 08.1.06.	Tenhola	Betonirengasrumpu, "Walbro"
SR 08.1.07.	Tenhola	Betonirengasrumpu, "Kulla bro"
SR 09.1.02.	Pohja	Betonirengasrumpu
SR 09.1.07.	Pohja	Betonirengasrumpu, "Lillbro"
SR 09.1.08.	Pohja	Betonirengasrumpu, "Skogängsbro"
SR 09.1.09.	Pohja	Betoniputkirumpu, "Billnäs Landsväga bro"
SR 10.1.01.	Karjaa	Betonirengasrumpu, "Djupbäcksbro"
SR 10.1.02.	Karjaa	Betonirengasrumpu, "Jordbro"
SR 10.1.04.	Karjaa	Betonirengasrumpu
SR 10.1.05.	Karjaa	Betonirengasrumpu
SR 10.1.07.	Karjaa	Betonirengasrumpu, "Konungsbölebro"
SR 11.1.03.	Tammisaari	Betonirengasrumpu
SR 12.1.01.	Inkoo	Betonirengasrumpu
SR 12.1.05.	Inkoo	Betonirengasrumpu
SR 12.1.06.	Inkoo	Betonirengasrumpu, "Råbro", Fagervik/Långvik



SR 12.1.08.	Inkoo	Betonirengasrumpu, "Råbro", Långvik/ Breds
SR 12.1.11.	Inkoo	Betonirengasrumpu, "Österkulla bro"
SR 12.1.14.	Inkoo	Betonirengasrumpu, "Haldis bro"
SR 12.1.17.	Inkoo	Betonirengasrumpu, "Västerängs bro"
SR 14.1.02.	Siuntio	Betonirengasrumpu
SR 14.1.03.	Siuntio	Betonirengasrumpu
SR 14.1.04.	Siuntio	Betonirengasrumpu, "Lillbro"
SR 14.1.07.	Siuntio	Betonirengasrumpu, "Qvarnbro"
SR 15.1.03.	Kirkkonummi	Betonirengasrumpu, "Gillobacka bro"
SR 15.1.04.	Kirkkonummi	Betoniputkirumpu, "Broåkersbro"
SR 15.1.05.	Kirkkonummi	Betonirengasrumpu, "Kafvelbro"
SR 15.1.06.	Kirkkonummi	Betonirengasrumpu, "Fråsabecksbro"
SR 15.1.07.	Kirkkonummi	Betonirengasrumpu, "Hemängsbro"
SR 15.1.08.	Kirkkonummi	Betonirengasrumpu, "Maijbro"
SR 15.1.11.	K: nummi/Espoo	Betonirengasrumpu, "Råbro", Kirkko- nummi/Espoo
SR 16.1.02.	Espoo	Betonirengasrumpu, "Stenbro"
SR 16.1.07.	Espoo	Betonirengasrumpu
SR 16.1.11.	Espoo	Betonirengasrumpu, "Mäkkylä bro"
SR 16.1.13.	Espoo	Betonirengasrumpu, "Mindre bro"
SR 17.1.01.	Vantaa	Betonirengasrumpu
SR 17.1.05.	Vantaa	Betonirengasrumpu, "Mitbäcksbro"
SR 19.1.02.	Sipoo	Betonirengasrumpu, "Trollmossabro"
SR 19.1.05.	Sipoo	Betonirengasrumpu, "Degerängsbro"
SR 19.1.06.	Sipoo	Betonirengasrumpu, "Ängstadsbro"
SR 19.1.07.	Sipoo	Betonirengasrumpu, "Lillåkers bro"
SR 19.1.08.	Sipoo	Betonirengasrumpu, "Tegelbackabro"
SR 19.1.10.	Sipoo	Betonirengasrumpu, "Bläskilsbro"
SR 19.1.11.	Sipoo	Betonirengasrumpu
SR 20.1.09.	Porvoon mlk	Betonirengasrumpu
SR 22.1.10.	Pernaja	Betonirengasrumpu
SR 23.1.01.	Loviisa	Betonirengasrumpu, "Skogängs bro"
SR 23.1.02.	Loviisa	Betonirengasrumpu, "Norrback bro"
SR 24.1.01.	Ruotsinpyhtää	Betonirengasrumpu
SR 25.1.08.	Pyhtää	Betonirengasrumpu
SR 25.1.12.	Pyhtää	Betonirengasrumpu, "Mokran silta"
SR 25.1.13.	Pyhtää	Betonirengasrumpu
SR 27.1.06.	Vehkalahti	Betonirengas-/betonipalkkirumpu
SR 29.1.09.	Virolahti	Betonirengasrumpu
SR 29.1.12.	Virolahti	Betonirengasrumpu
SR 29.1.15.	Virolahti	Betonirengasrumpu

## Muovirakenteiset sillat ja rummut

SR 20.1.04.	Porvoon mlk	Muoviputkirumpu
SR 20.1.06.	Porvoon mlk	Muoviputkirumpu

## Raunioituneet silta- ja rumpupaikat

SR 04.1.11.	Paimio	Raunioitunut siltapaikka, "Pitkäporta bro"
-------------	--------	--

SR 05.1.02.	Halikko	Raunioitunut siltapaikka, "Keala bro"
SR 06.1.03.	Salo	Tukkeutunut siltapaikka, "Säkkäräis bro"/Kivipalkkirumpu
SR 07.1.16.	Perniö	Raunioitunut siltapaikka, Maansilta
SR 09.1.01.	Pohja	Raunioitunut siltapaikka, "Persböle bro", kivimaatuet
SR 11.1.01.	Tammisaari	Raunioitunut siltapaikka, "Huskvarn bro"
SR 12.1.04.	Inkoo	Raunioitunut siltapaikka, "Skvaterbäck bro"
SR 14.1.06.	Siuntio	Raunioitunut siltapaikka, "Nordanviks bro"
SR 17.1.10.	Vantaa	Raunioitunut siltapaikka, Brudbrinken
SR 20.1.08.	Porvoon mlk	Raunioitunut siltapaikka, "Wadebro"
SR 24.1.03.	Ruotsinpyhtää	Raunioitunut siltapaikka
SR 24.1.09.	R:pyhtää/Pyhtää	Raunioitunut siltapaikka. Rajasilta 1743-1808
SR 25.1.01.	Pyhtää	Raunioitunut siltapaikka, Ahvenkosken Isosilta
SR 29.1.01.	Virolahti	Raunioitunut siltapaikka
SR 29.1.07.	Virolahti	Raunioitunut rumpupaikka
SR 29.1.14.	Virolahti	Raunioitunut siltapaikka, Vaalimaanjoen silta

### 3.2. Tiehen liittyvät rajamerkit, vanhat välimatkapylväät ja tienviitat

Rajamerkit		
SR 01.2.01.	Turku	Rajamerkki, "Ryövärinvaha"
SR 07.2.02.	Perniö	Rajamerkki, Lupaja/Pappila
SR 07.2.03.	Perniö/Tenhola	Rajamerkki, T-PL/UudL, Perniö/Tenhola, Näse/Svenskby
SR 08.2.02.	Tenhola	Rajamerkki, "Landsvägsrån", Undermalm/Ovanmalm/Fastarby
SR 08.2.03.	Tenhola	Rajamerkki, Kulla/Svedjekulla, 1700-luvun välimatkapylväiden paikka
SR 08.2.04.	Tenhola	Rajamerkki, Tenhola/Pohja, Svedjekulla/Persböle
SR 09.2.01.	Pohja	Rajamerkki, "Eskilstall", Nygård/Björby
SR 10.2.01.	Karjaa	Rajamerkki, "Högbenkrogen", Sannainen/Meltola/Högben
SR 10.2.02.	Karjaa	Rajamerkki, "Korstens Rå", Meltola/Ingvaldsby
SR 10.2.05.	Karjaa	Rajamerkki, "Stormossarå", Mjölmarby/Bengtsmora/Bredvik
SR 10.2.06.	Karjaa	Rajamerkki, "Kohlborgs Rå", Bålaby/Bengtsmora/Bredvik, Karjaa/Lohjan kunta
SR 12.2.01.	Inkoo	Rajamerkki, "Doms rå", Rådkila/Stubböle

SR 12.2.02.	Inkoo	Rajamerkki, "Torvalds högden", Stubböle/Halvdels
SR 13.2.01.	Lohjan kunta	Rajamerkki, "Munkebergsrå", Bålaby/ Bengtsmora/Kirkniemi/Jönsby
SR 13.2.02.	Lohjan kta/Siuntio	Rajamerkki, "Björckisstubbarå", Lohjan kunta/Siuntio
SR 14.2.01.	Siuntio/K:nummi	Rajamerkki, "Råtal", Siuntio/ Kirkkonummi
SR 16.2.03.	Espoo/Vantaa	Rajamerkki, "Seljerå", Espoo/Vantaa
SR 19.2.01.	Sipoo/Porv. mlk	Rajamerkki, "Gjötsten", Sipoo/ Porvoon mlk
SR 21.2.01.	Porvoo	Rajapylväs, Porvoo/Porvoon mlk
SR 22.2.01.	Pernaja/Loviisa	Rajamerkki, "Piucksten", Pernaja/Loviisa
SR 25.2.01.	Pyhtää/Kotka	Rajamerkki, Pyhtää/Kotka

#### Välimatkapylväät ja niiden paikat

SR 03.2.01.	Piikkiö	Tuorla, kaksi 1700-luvun välimatka- pylvästä
SR 04.2.01.	Paimio	Rekottila, 1700-luvun välimatkapylväiden paikka
SR 05.2.01.	Halikko	Kihinen, 1700-luvun välimatkapylväiden paikka
SR 07.2.01.	Perniö	Perniön museo. 1700-luvun välimatkapylväs
SR 08.2.01.	Tenhola	1700-luvun välimatkapylväiden paikka, Svenskby
SR 10.2.03.	Pohja	1700-luvun välimatkapylväiden paikka, "8: mil ifrån H:fors", Ingvaldsby
[SR 10.2.04.	Karjaa	Mustion linna, 1700-luvun tienviitta]
[SR 11.2.01.	Tammisaari	Kaksi 1860-luvun virstanpylvästä, Horsbäck, Langansböle]
SR 16.2.01.	Espoo	Välimatkapylväs. Mankki
SR 24.2.02.	Ruotsinpyhtää	Virstantolppa, Tesjoki

#### Tienviitat

SR 16.2.02.	Espoo	Tienviitta, "Espoonkartano"
-------------	-------	-----------------------------

### 3.3. Tieosuudet, tierauniot ja tiemaisemat

#### Tieosuudet

SR 01.3.01.	Turku	Tieosuus, Vanha Suurtori ja Karjakatu
SR 02.3.01.	Kaarina	Tieosuus, Alakylä-Ylikylä-Voivala
SR 02.3.02.	Kaarina	Tieosuus, Hulkio
SR 03.3.01.	Piikkiö	Tieosuus, Tuorla-Raadelma



SR 03.3.06.	Piikkiö	Tieosuus, Jungfrusundintie, Tammissilta
SR 04.3.01.	Paimio	Tieosuus, Jungfrusundintie, Hiidenala
SR 04.3.02.	Paimio	Tieosuus, Kamparla
SR 04.3.03.	Paimio	Tieosuus, Suppala-Sievola
SR 04.3.04.	Paimio	Tieosuus, Vista
SR 05.3.01.	Halikko	Tieosuus, Hajala
SR 06.3.03.	Salo-Perniö	Tieosuus, Sirkkula-Pohjankylä
SR 07.3.01.	Perniö	Tieosuus, Pohjankylä
SR 07.3.02.	Perniö	Tieosuus, Päärinen
SR 07.3.03.	Perniö	Tieosuus, Perniön keskusta
SR 07.3.04.	Perniö	Tieosuus, Lupaja-Pakapyöli
SR 07.3.05.	Perniö	Tieosuus, Maansilta
SR 08.3.01.	Tenhola	Tieosuus, Svenskby
SR 08.3.02.	Tenhola	Tieosuus, Svenskby-Olsböle
SR 08.3.03.	Tenhola	Tieosuus, Vikby-Undermalm
SR 08.3.05.	Tenhola	Tieosuus, Bonäs-Kulla
SR 09.3.03.	Pohja	Tieosuus, Pohjankuru-Lillfors
SR 09.3.04.	Pohja	Tieosuus, Klinkbacka
SR 10.3.01.	Karjaa	Tieosuus, Kroggård-Kila
SR 10.3.03.	Karjaa	Tieosuus, Finnbacka-Grabbacka
SR 10.3.04.	Karjaa	Tieosuus, Meltola
SR 11.3.01.	Karjaa-T:saari	Tieosuus, Karjaa, Nissbacka-Tammisaaren/Inkoon raja
SR 12.3.05.	Inkoo	Tieosuus, Innanbäck-Rådkila
SR 12.3.06.	Inkoo	Tieosuus, Rådkila-Stubböle
SR 12.3.07.	Inkoo	Tieosuus, Halvdels-Degerby
SR 12.3.08.	Inkoo-Siuntio	Tieosuus, Inkoo Degerby-Siuntio Sunnanvik
SR 13.3.01.	Lohjan kunta	Tieosuus, Kirkniemi
SR 13.3.03.	Lohjan kunta	Tieosuus, Kirkniemi-Kirkonkylä
SR 14.3.04.	Siuntio	Tieosuus, Fågelvik-Böle
SR 15.3.01.	Kirkkonummi	Tieosuus, Överby
SR 15.3.02.	Kirkkonummi	Tieosuus, Överby-Finnsbacka
SR 15.3.03.	Kirkkonummi	Tieosuus, Gesterby-Gillobacka
SR 15.3.04.	Kirkkonummi	Tieosuus, Kvisby-Jorvas
SR 16.3.03.	Espoo	Tieosuus, Muurala-Lövkulla
SR 16.3.04.	Espoo	Tieosuus, Espoon kirkko
SR 16.3.05.	Espoo	Tieosuus, Bemböle-Karvasbacka
SR 16.3.06.	Espoo	Tieosuus, Järvenperä
SR 16.3.07.	Espoo-Vantaa	Tieosuus, Espoo Vanhakartano-Vantaa Hämeenkylä
SR 17.3.01.	Vantaa	Tieosuus, Hämeenkylä-Myllymäki
SR 17.3.02.	Vantaa	Tieosuus, Viinikkala-Voutila
SR 18.3.01.	Helsinki	Tieosuus, Suuren Rantatien linjaus Helsingissä
SR 19.3.03.	Sipoo	Tieosuus, Sandkulla-Savijärvi
SR 20.3.01.	Porvoon mlk	Tieosuus, Anttila-Ali-Vekkoski
SR 20.3.02.	Porvoon mlk	Tieosuus, Ali-Vekkoski-Anttila
SR 20.3.03.	Porvoon mlk	Tieosuus, Yli-Vekkoski
SR 20.3.06.	Porvoon mlk	Tieosuus, Ilola
SR 21.3.02.	Porvoo	Tieosuus, Porvoo
SR 21.3.03.	Porvoo	Tieosuus, Porvoo 2
SR 22.3.01.	Pernaja	Tieosuus, Erlandsböle

SR 22.3.02.	Pernaja	Tieosuus, Erlandsböle-Gammelby
SR 22.3.03.	Pernaja	Tieosuus, Gammelby
SR 22.3.04.	Pernaja	Tieosuus, Gammelby-Bergby
SR 22.3.05.	Pernaja	Tieosuus, Västerforsby-Forsby, Forsbyn tienviitta
SR 22.3.06.	Pernaja	Tieosuus, Forsby-Gislarböle
SR 22.3.07.	Pernaja	Tieosuus, Gislarböle-Garpgård
SR 22.3.08.	Pernaja	Tieosuus, Sarvilahti
SR 23.3.02.	Loviisa	Tieosuus, Trollberget
SR 23.3.03.	Loviisa	Tieosuus, Degerby
SR 24.3.01.	Ruotsinpyhtää	Tieosuus, Tesjoki
SR 24.3.02.	Ruotsinpyhtää	Tieosuus, Tesjoki 2
SR 24.3.03.	Ruotsinpyhtää	Tieosuus, Tesjoki 3
SR 24.3.04.	Ruotsinpyhtää	Tieosuus, Tesjoki-Petjärvi
SR 24.3.05.	Ruotsinpyhtää	Tieosuus, Petjärvi
SR 25.3.02.	Pyhtää	Tieosuus, Ahvenkoski-Pappila
SR 25.3.04.	Pyhtää	Tieosuus, Itäkirkonkylä-Siltakylä
SR 26.3.02.	Kotka	Tieosuus, Sutela-Kyminlinna-Hovila
SR 26.3.03.	Kotka	Tieosuus, Tavastila
SR 26.3.04.	Kotka-Vehkalahti	Tieosuus, Kotka Tavastila - Vehkalahti
		Neuvottoma
SR 27.3.01.	Vehkalahti	Tieosuus, Summa
SR 27.3.02.	Vehkalahti	Tieosuus, Summa 2
SR 29.3.01.	Virolahti	Tieosuus, Klamila
SR 29.3.02.	Virolahti	Tieosuus, Ravijoki
SR 29.3.04.	Virolahti	Tieosuus, Virojoki-Pajulahti
SR 29.3.05.	Virolahti	Tieosuus, Pajulahti-Vaalimaa
SR 29.3.06.	Virolahti	Tieosuus, Vaalimaa

## Tierauniot

SR 03.3.02.	Piikkiö	Tieraunio, Pohjolanmäki
SR 03.3.03.	Piikkiö	Tieraunio, Raadelma
SR 03.3.04.	Piikkiö	Tieraunio, Hatvala
SR 05.3.03.	Halikko	Tieraunio, Halikon asema
SR 06.3.01.	Salo	Tieraunio, Hakastaro
SR 06.3.02.	Salo	Tierauniot, Sirkkula
SR 06.3.04.	Salo	Tieraunio, Närvelä
SR 10.3.02.	Karjaa	Tieraunio, Degerby
SR 13.3.02.	Lohjan kunta	Tieraunio, Kirkniemi
SR 16.3.01.	Espoo	Tieraunio, Mankki, Råbäck
SR 17.3.04.	Vantaa-Sipoo	Tieraunio, Vantaa Sotunki-Sipoo Myras
SR 19.3.04.	Sipoo	Tieraunio, Savijärvi
SR 20.3.04.	Porvoon mlk	Tieraunio, Treksilä
SR 20.3.05.	Porvoon mlk	Tieraunio, Veckjärvi
SR 21.3.01.	Porvoo	Tieraunio, Hornhattula
SR 22.3.09.	Pernaja	Tieraunio, Sarvilahti
SR 25.3.01.	Pyhtää	Tieraunio, Suur-Ahvenkoski, Kirmusaari
SR 25.3.03.	Pyhtää	Tieraunio, Länsikirkonkylä
SR 25.3.05.	Pyhtää	Tieraunio, Heinlahti
SR 26.3.01.	Kotka	Tieraunio, Kaukola/Sutela
SR 27.3.03.	Vehkalahti	Tieraunio, Poitsila



SR 27.3.04.	Vehkalahti	Tieraunio, Mäntlahti
Tiemaisemat		
SR 03.3.05.	Piikkiö	Tiemaisema, Makarla
SR 04.3.05.	Paimio	Tiemaisema, Rekottila-Kevola
SR 04.3.06.	Paimio-Halikko	Tiemaisema, Kevola-Konkola
SR 05.3.02.	Halikko	Tiemaisema, Saarimäki-Häntälä
SR 08.3.04.	Tenhola	Tiemaisema, Fastarby-Bonäs
SR 09.3.01.	Pohja	Tiemaisema, Persböle
SR 09.3.02.	Pohja	Tiemaisema, Björsby-Skuru
SR 09.3.05.	Pohja	Tiemaisema, Pinjainen-Dönsby
SR 12.3.01.	Inkoo	Tiemaisema, Fagervik (Museotie)
SR 12.3.02.	Inkoo	Tiemaisema, Långvik
SR 12.3.03.	Inkoo	Tiemaisema, Breds-Prestgården
SR 12.3.04.	Inkoo	Tiemaisema, Dal-Innanbäck
SR 14.3.01.	Siuntio	Tiemaisema, Kockis-Hollstens
SR 14.3.02.	Siuntio	Tiemaisema, Palmgård-Bollstad
SR 14.3.03.	Siuntio	Tiemaisema, Broända
SR 16.3.02.	Espoo	Tiemaisema, Finns-Espoonkartano
SR 17.3.03.	Vantaa	Tiemaisema, Tolpinkylä-Veromiehenkylä
SR 19.3.01.	Sipoo	Tiemaisema, Myras-Svartböle ✓
SR 19.3.02.	Sipoo	Tiemaisema, Kyrkoby ✓
SR 23.3.01.	Loviisa	Tiemaisema, Loviisa
SR 29.3.04.	Virolahti	Tieosuus, Virojoki-Pajulahti

### 3.4. Tiehen liittyvät rakennukset

#### 3.4.1. Kestikievarit, krouvit ja majapaikat

##### Kestikievarit

SR 03.4:1.01.	Piikkiö	Rungon kestikievari
SR 05.4:1.01.	Halikko	Trömperin kestikievari
SR 07.4:1.01.	Perniö	Kestikievaritalo, Iso-Perhe
SR 08.4:1.01.	Tenhola	Olsbölen kestikievari
SR 09.4:1.01.	Pohja	Sonabackan kestikievaritalo
SR 09.4:1.02.	Pohja	Pohjankurun kestikievari
SR 10.4:1.01.	Karjaa	Nybyn kestikievari
SR 15.4:1.01.	Kirkkonummi	Kestikievaritalo, Överby (Krogars)
SR 16.4:1.01.	Espoo	Kestikievari, Finns
SR 16.4:1.03.	Espoo	Kestikievari, Bell
SR 16.4:1.04.	Espoo	Glimsin ja Ersin kestikievarit
SR 16.4:1.05.	Espoo	Kilon krouvi, Gransin kestikievari
SR 17.4:1.01.	Vantaa	Hakkilan kestikievari
✓ SR 20.4:1.01.	Porvoon mlk	Kestikievaritalo, Gästgifvars



SR 24.4:1.01.	Ruotsinpyhtää	Myllykylän kestikievari
SR 29.4:1.01.	Virolahti	Kestikievari, Kouki (Muurman), tierauanio
SR 29.4:1.02.	Virolahti	Grönvikin kestikievari (koulu)

## Krouvit

SR 07.4:1.02.	Perniö	Krouvi
SR 07.4:1.03.	Perniö	Maansillan torpan paikka
SR 14.4:1.01.	Siuntio	Krouvin paikka, "Sjundby Krog"
SR 16.4:1.02.	Espoo	Espoonkartanon krouvi
SR 20.4:1.02.	Porvoon mlk	Krouvi, "Mossakrog"

## Majapaikat

SR 01.4:1.01.	Turku	Pyhän Gertrudin kiltatalo
SR 03.4:1.02.	Piikkiö	Teitin luettelon majapaikka, Kosken talo
SR 06.4:1.01.	Salo	Teitin luettelon majapaikka, Maijala

## 3.4.2. Postitalot

SR 16.4:2.01.	Espoo	Postitalo, Nedre Gloms
SR 20.4:2.01.	Porvoon mlk	Ilola, Postimäki
SR 24.4:2.01.	Ruotsinpyhtää	Ahvenkosken postikonttori

## 3.4.3. Kirkot ja muut kulttuurihistorialliset kohteet

SR 03.4:3.01.	Piikkiö	Piikkiön kirkko
SR 04.4:3.01.	Paimio	Paimion vanhan kirkon paikka
SR 04.4:3.02.	Paimio	Paimion kirkko ja tieosuus Paimion keskustassa
SR 05.4:3.01.	Halikko	Halikon keskiaikainen kirkko
SR 06.4:3.01.	Salo	Uskelan kirkko ja tiemaisema
SR 07.4:3.01.	Perniö	Yliskylän kirkko
SR 07.4:3.02.	Perniö	Perniön keskiaikainen kirkko
SR 09.4:3.01.	Pohja	Pohjan keskiaikainen kirkko
SR 10.4:3.01.	Karjaa	Grabbackan linna
SR 12.4:3.01.	Inkoo	Inkoon keskiaikainen kirkko
SR 15.4:3.01.	Kirkkonummi	Kirkkonummen kirkko
SR 16.4:3.01.	Espoo	Espoon keskiaikainen kirkko
SR 17.4:3.01.	Vantaa	Helsingin pitäjän keskiaikainen kirkko
SR 19.4:3.01.	Sipoo	Sipoon keskiaikainen kirkko
SR 21.4:3.01.	Porvoo	Porvoon tuomiokirkko
SR 22.4:3.01.	Pernaja	Pernajan keskiaikainen kirkko
SR 25.4:3.01.	Pyhtää	Pyhtään keskiaikainen kirkko
SR 28.4:3.01.	Hamina	Vehkalahden kivikirkko

## 4. INVENTOITU TIELINJAUS

Seuraavassa on esitetty Suuren Rantatien linjaus inventoidussa muodossaan. Turun ja Sipoon välinen osuus inventoitiin touko-kesäkuussa 1991, Porvoon maalaiskunnan ja Virolahden Vaalimaan välinen osuus heinä-elokuussa 1991. Inventointiin tai selostukseen eivät sisälly linjauksella mahdollisesti sen jälkeen tapahtuneet muutokset.

Rantatien linjauksella tarkoitetaan arkistomateriaalin perusteella määriteltyä 1700-luvun lopun ja 1800-luvun alun historiallista linjausta. Selostuksen yhteydessä on ilmoitettu tielinjassa paikannetut 1700-luvun lopulla tai sen jälkeen tapahtuneet muutokset. Käsitelyn helpottamiseksi linjaus on jaettu vuonna 1991 voimassaolleen lääninajan mukaisesti Turun ja Porin, Uudenmaan ja Kymen läänin alueisiin. Luovutetun Karjalan puolella oleva entiseen Viipurin lääniin kuulunut osuus on käsitelty omana lukunaan. Alueittain linjaus on jaettu osuuksiensa perusteella pienempiin jaksoihin, jotka käsittävät yhden tai useampia pitäjiä. Kustakin jaksosta on selostettu sillä oleva inventoitu linjaus, linjauksen nykyasun ajoitus ja tärkeimmät sivutiet. Mikäli tierungon pinnoitetta ei ole ilmoitettu, oli osuus inventoitaessa kestopäällystetty. Inventoitujen kohteiden yhteydessä on viitattu alkuperäisiin inventointilomakkeisiin ja niillä oleviin kohdenumeroihin.

### 4.1. Turun ja Porin lääni

#### Turku

##### *Linjaus ja ajoitus*

Inventoitu Suuren Rantatien linjaus alkaa Turun keskiaikaiselta Suurtorilta Aurajoen etelärannalla. Aiemmin ainoastaan joen yli vieneelle sillalle avautunut tori on nykyään koillissivultaan avoin, koska Turun vuoden 1827 palon jälkeen torin ja Tuomiokirkon välinen alue päätettiin jättää rakentamatta. Suurtorille päättyivät ja siltä alkoivat tärkeimmät lounaisen ja eteläisen Suomen tiet, kuten Suuri Rantatie, Tukholmaan vienyt Postitie, Hämeen Härkätie ja Satakuntaan vieneet tiet (KKS 113; Pihlman - Kostet 1986, s. 148). Tori muotoutui oletettavasti 1300-luvun alkupuolella kaupungin taloudellisen ja hallinnollisen painopisteen siirryttyä Tuomiokirkon eteläpuolelta olleelta Hevostorilta lähemmäs jokirantaa (Gardberg 1969, s. 38-44; Pihlman - Kostet 1986, s. 63, 148; Masonen 1989, s. 57). Vanhin maininta torista on vuodelta 1414 (REA 347). Koska Hevostorille on voitu todeta johtaneen vain yhden maantien, Hämeen Härkätien, mutta Suurtorille päättyi useita merkittäviä Turkuun johtaneita maanteitä, on Jaakko Masonen katsonut Suurtorin solmukohdan heijastavan 1200- ja 1300-luvun asutusekspansion vilkastuttamia kaupallisia ja hallinnollisia liikenneyhteyksiä (Masonen 1989, s. 58).

Rantatien on vanhastaan katsottu vieneen Turun linnasta Viipurin linnaan. Suurtorilta Turun linnaan johtanut tie alkoi Aurajoen sillan luoteispäässä olleelta pieneltä torilta, josta käytettiin nimeä Hauenkuono (Ranta 1975, s. 58). Aurajoen yli rakennettavan tai ylläpidettävän sillan kustannusvelvoitteista on säilynyt kuningas Eerik Pommerilaisen kirje, 22.10.1414 (REA 349). Siltä mainitaan ensimmäisen kerran säilyneessä lähdema-



terialissa 1.7.1420 (FMU II 1635). Siltaa edelsi mahdollisesti lautta, mitä puoltaa 1340-luvulta säilynyt tieto, että joen ylittäminen oli syksyisin ja keväisin vaikeaa. Porthanin mukaan piispa Hemming lahjoitti piispanistuimelle joen eteläpuolella sijainneen talon, koska aiemmin piispan oli ollut hankala matkustaa noin neljännespeninkulma joen pohjoispuolella sijainneesta virkatalostaan syksyisin ja keväisin tuomiokirkkoon (Porthan, *Opera Selecta V*, s. 112; vrt. REA 112; Masonen 1989, s. 58; Masonen - Hakkarainen - Lehtonen - Salminen 1990, s. 12; Voionmaa 1893, s. 6; Ranta 1975, s. 64). Hauenkuonosta johti linnaan noin kolmen kilometrin pituinen tie, joka noudatteli nykyisten Tiirikkalankadun ja Linnankadun linjausta. Turussa mainitaan olleen uuden ajan alussa Linnantie-niminen katu, jonka nimi takautunee keskiaikaan (Kuujo 1981, s. 176). Alunperin saarella sijainnut Turun linna mainitaan ensimmäisen kerran 1308 (FMU I 252). Maankohoamisen perusteella Linnasaaren ja mantereen välinen kannas on maatunut viimeistään 1400-luvulla (Pihlman - Kostet 1986, s. 51).

Inventoitu Suuren Rantatien linjaus alkaa Turusta Suurtorin kaakkoiskulmasta vanhan raatihuoneen koillisseinän suuntaisena aukkona, joka katkeaa umpeenrakennetun tontin piha-alueeseen. Aukko on jäänne keskiaikaisesta Karjakadusta, joka muodosti Turusta Uudellemaalle vieneen tien alun. Raatihuonetta vastapäätä Karjakadun ja Vanhan Hämeenkadun kulmassa sijaitsi 1600-luvulla kaupungin päävartio. Paikalla oli kaupungin vartiomiesten majapaikka viimeistään 1500-luvulla (Ranta 1975, s. 63). Karjakatu mainitaan ensimmäisen kerran säilyneessä lähdemateriaalissa 1455 (REA 572). Nimi johtui turkulaisten tavasta kuljetuttaa karjansa katuja pitkin kaupungin itäpuolisille laitumille ja takaisin aamuin illoin (Kuujo 1981, s. 165-166). Nimen perusteella viimeistään 1400-luvun puolivälissä yleistynyt käytäntö oli voimassa vielä 1700-luvulla (Hülphers 1760, s. 28). Karjakatu noudatteli kaupungin alueella nykyisen Uudenmaankadun linjausta johtaen Vartiovuoren ja Kerttulinmäen välistä yli kaupungin rajan. Inventoitaessa kadusta oli havaittavissa selkeästi vain alkun. 20 m matkalta (SR01.3.01). Karjakadun vanha linjaus tuhoutui 1828 hyväksytyn uuden asemakaavan mukaisissa katuverkoston muutoksissa (Lilius 1969, s. 84). Vanhan kaupungin alueen ulkopuolella Rantatien linjaus yhtyy Uudenmaankatuna valtatiehen (vt) nro 1. Nykyisen Turun kaupungin alueella linjaus on jäännyt kokonaisuudessaan Uudenmaankadun ja vt:n 1 tiealueen alle lukuunottamatta mahdollista sadan metrin mittaista raunioitunutta kaarteita katkelmaa vt:n 1 koillispuolella Skanssinmäen hautausmaan kohdalla (SR01.2.01). Raunio on mahdollisesti peräisin 1930- ja 1960-lukujen väliseltä ajalta.

## Kaarina ja Piikkiö

### Linjaus

Turun kaupunkialueen rajalta Rantatien linjaus noudattaa vt:tä 1 Kaarinan Poikluomaan, jossa se erkanee pyörätieksi rakennettuna vanhana tiepohjana koilliseen ja jatkuu osin sorapintaisena Urheilukentäntienä Ylikylän Ladjakoskelle (SR02.3.01). Risteydyttyään kestopäällystetyn mt:n 220 kanssa linjaus ylittää Ladjakosken murskepintaisena yksityistienä, josta se erkanee puron itäpuolella täysin raunioituneena pelloksi kynnettyä urana kadoten talon piha-alueeseen. Talon itäpuolella linjaus on havaittavissa noin sadan metrin matkalta sorapintaisena Ohmerantienä, jonka päässä se katoaa uudelleen piha-alueeseen ja vt:n 1 alle. Ylikylän ja Voivalan rajalla Rantatie on paikallistettavissa vt:n 1 pohjoispuolella Okakadun, Aumatien ja Jyväkadun suuntaisena linjauksena, jonka jälkeen se hämärtyy kadoten vt:n 1 tiealueeseen (SR02.3.01).



Kinnanmäen itäpuolella linjaus erkanee vt:n 1 itäpuolelle sorapintaisena tienä ylittäen Kaarinan ja Piikkiön rajan Hukkion sillalla (SR02.3.02). Tie ohittaa eteläpuolelle jäävän Tuorlan kartanon. Kartanon jälkeen linjaus erkanee Tähtitornille kaartavasta tiestä alkuosastaan sorattomaksi kaivettuna rauniona (SR03.3.01; SR03.3.02). Ennen raunion alkua on tien pohjoisreunassa säilynyt useita kivisiä kaidepylväitä. Rauniossa on sora- noton yhteydessä hajoitettu kivipalkkirumpu (SR03.1.01). Linjaus kaartaa sorapohjaise- na nurmeltuneena rauniona yli Pohjolanmäen liittyen Raadelman kartanoon vievään sorapintaiseen tiehen (SR03.2.03). Kartanolle vievän puistokujan kohdalla linjaus jatkuu nurmeltuneena tilustienä itään muuttuen ratsastuskäytössä olevaksi sorapohjaiseksi tieraukioksi, joka katkeaa Kranaatin talon piha-alueeseen ja liittyy talon sorapintaisena pihaliittymänä lounaasta vt:hen 1. Talon luoteispuolella raunion pään molemmin puolin on säilynyt kaksi kivistä Raadelman kartanon portinpylvästä (SR03.3.04).

Linjaus erkanee Rungontienä vt:n 1 koillispuolelle ja kaartaa Rahinmäen harjanteen luoteispuolitse harjanteen päähän, jossa se liittyy Kosken talon kohdalla paikallistiehen (pt) 12193. Kosken talon länsipuolella on tien pohjoiskupeessa säilynyt nurmeltunut sorapohjainen kaarte- en katkelma, jonka pohjoisreunassa on säilynyt kivisiä kaidepylväi- tä (SR03.4.1.02). Hieman ennen pt:n liittymää linjaus erkanee nurmeltuneena sorapoh- jaisena rauniona Rungontiestä ja katoaa Pukkilanojan Kosken sillan itäpuolella Turku- Helsinki radan rata-alueeseen (SR03.1.04). Sillan ja pt:n 12193 välissä on säilynyt noin 100 metrin mittainen 1980-luvulla käytöstä jäänyt oikaisu betonilaattasiltoineen (SR03.1.04).

Radan itäpuolelta linjaus seuraa pt:tä 12193 peltoaukealla ohi Teppalan siltapaikan (SR03.1.05). Noin 400 metriä siltapaikan koillispuolella linjaus erkanee pt:n 12193 lounaiskupeella olevasta kevyen liikenteen väylästä koilliseen osin raunioituneena kestopäällystettynä Talotienä, joka liittyy noin 600 metrin päässä takaisin pt:n 12193 kevyen liikenteen väylään (SR03.3.04). Piikkiön keskustassa Rantatie noudattaa pt:n 12193 linjausta lukuunottamatta Hatvalan alueella olevaa noin 300 metrin mittaista Seppälänkaari nimistä katu- a. Linjaus ohittaa Piikkiön kirkon eteläpuolelta (SR03.4.3.01). Kirkon itäpuolella olevan Hepojoen siltapaikan jälkeen linjaus erkanee pt:n 12193 koillis- puolelle Koulutienä, kiertää Huttalanmäen harjanteen pohjoispuolitse ja katkeaa kanta- tien (kt) 40 tiealueeseen. Kt:n 40 itäpuolella linjaus jatkuu Mäenpääntienä yhtyen takai- sin pt:hen 12193 Koroisten ja Makaralan kylän rajalla (SR03.1.06). Linjaus ylittää pt:n 12193 suuntaisesti Turku-Helsinki radan ja vie kauniissa maisemassa peltoaukealla yli Makarlan siltapaikan vanhalle Makarlan kylänmäelle (SR03.3.05). Pt 12193 seuraa vt:n 1 pohjoiskupeella Etelävuoren ja Tammissillanojan välistä rinnettä Tammissillan kylään, jossa linjaus yhtyy maantiehen 234 ja jatkuu Tammissillanojan suuntaisesti koilliseen Paimion rajalle.

#### *Ajoitus*

Valtaosa Kaarinan ja Piikkiön alueella olevasta Rantatien linjauksesta lakkasi yleisenä tienä nykyisen vt:n 1 suuntaisen Turku-Tammissilta osuuden valmistuttua 1935 (TIEHA, FA8 316). Turun ja Salon välinen maantie otettiin valtion välittömään hoitoon vuoden 1927 alusta (SVT XIX/1927, s. 40). Marraskuussa 1926 pidetyssä lähtö- ja tulokatsel- muksessa todettiin tien olevan peräsin "hyvin vanhoilta ajoilta". Kaarinan ja Piikkiön alueella yleensä 5,0 metriä leveä tie oli ojineen tyydyttävässä kunnossa. Luovutettaessa tiealueella oli jonkin verran puita ja pensaita (TIEHA, FA8 316). Tie parannettiin 1928 alkaen 6,5 metrin levyiseksi (SVT XIX/1928, s. 117.). Turun ja Paimion välisen osuuden oikaisun suunnittelu alkoi 1931 ja oikaisu valmistui 1935, jonka jälkeen vanhoja maan-



tien osia purettiin lukuunottamatta Piikkiön kirkon kautta kiertänyttä nykyisen pt:n 12193 suuntaista linjausta (TIEHA, FA8 316). Tuorlan ja Raadelman kartanoiden välillä oleva soraton osuus on todennäköisesti näistä purkutöistä (TIEHA, FA8 316; SR03.3.02). Vuonna 1938 Turku-Salo maantie numeroitiin osana 1936 valmistunutta Turku-Helsinki maantietä valtatieksi numero 1 (Perko 1977, s. 284, 106-112).

Tuorlan kartanon omistaja Aksel Haikko ja Raadelman kartanon omistaja konsuli Hans von Rettig anoivat TVH:lta 21.6.1929 tien linjauksen siirtämistä kartanoiden kohdalla noin yhden kilometrin matkalta neljäkymmentä metriä pohjoisemmaksi, koska osuus oli vaarallinen. Tiellä oli sattunut useita yhteen- ja ulosajoja. Kartanoiden omistajat lupasivat osallistua siirron kustannuksiin, mikäli työt aloitettaisiin välittömästi. Turun piiri laati siirrosta kolmen eri vaihtoehdon mukaiset suunnitelmat tammikuussa 1931, mutta kartanonomistajat perääntyivät kustannuksista maaliskuussa 1931. Omistajat vetäytyivät, koska asia ei heidän mielestään ollut edistynyt lainkaan kahteen vuoteen, vaikka ehtona kustannuksiin osallistumisesta oli ollut vaatimus työn aloittamisesta välittömästi. Omistajien peräännyttyä suunnitelma raukesi, mutta samana vuonna vahvistettiin suunnitelma koko Turun ja Piikkiön välisen osuuden oikaisemiseksi (TIEHA, FA8 316; SR02.3.02, SR03.3.01, SR03.3.02-03; Turun piiri esitti Tuorlan ja Raadelman kartanot ohittavaa osuutta museotieksi 10.12.1981, mutta hanke ei toteutunut. Tiemuseon arkisto. Museoasiat. Turun piiri). Kartanoiden kohdalla olleen osuuden oikaisu suunnitelmien yhteydessä viitataan Uudenmaan maantiellä 21.9.1929 Paraisten tienhaaran kohdalla n. 7,3 km Turusta tehtyyn liikennelaskelmaan, jonka mukaan tiellä liikkui vuorokaudessa 75 hevosajoneuvoa, 130 kuorma-autoa, 203 henkilöautoa ja 32 linja-autoa, yhteensä 440 ajoneuvoa (TIEHA, FA8 316).

Nykyisen Rungontien, Seppälänkaaren, Koulutien, Mäenpääntien ja pt:n 12193 suuntainen Rantatien osuus määrättiin kunnantieksi 12.11.1956 ja muuttui paikallistieksi 1.12.1963 alkaen. Marraskuun 1963 vastaanottokatselmuksen mukaan tie oli hyödylliseltä leveydeltään 5,0 metriä ja tyydyttävässä kunnossa (TIEHA, FA8 yleinen. Paikallistiet. Piikkiö T-7865). Pt 12193 oikaistiin kulkemaan Huttalanmäen eteläpuolitse 1960-luvulla ja Rahinmäen kaakkoispuolitse 1985-87 (SR03.1.06; SR03.1.04). Nykyisen mt:n 220 itäpuolella oleva Ladjakosken kohdalla oleva osuus oli raunioituneena 1980-luvun alkuun saakka, jolloin se mt:n 220 liittymäjärjestelyjen yhteydessä otettiin uudelleen käyttöön Ylitalon talon liittymänä (TIEHA. Hankerekisterikortisto. Turun piiri. X-2009/02/82; SR02.3.01; Sillan kohdalla oleva osuus oli raunioitunut 1977. Varsinais-Suomen historiallisen tieverkoston suojelu 1977, kohde 46). Piikkiön Kosken talon länsipuolella oleva kaartein katkelma on jäänne talon kohdalla olleista vaikeista mutkista, jotka oikaistiin 1923 (TIELTA, Fe5 12:1).

#### *Jungfrusundintie ja tie Paraisille*

Rantatien inventoinnin yhteydessä tarkastettiin kaksi Piikkiön Tammisillassa Rantatieltä Paimion Hiidenalan lautan kautta Sauvoon ja edelleen Kemiön Jungfrusundiin eronneen ns. Jungfrusundintien osuutta. Koska Sauvossa tiedetään olleen kestikievarin viimeistään 1600-luvulla, on Juhani Viertola olettanut tien rakennetun yleiseksi maantieksi viimeistään suurvaltakaudella (Viertola 1974, s. 77). Tietä ei ole merkitty Piikkiön kihlakunnan aluetta esittävään Hans Hanssonin karttaan vuodelta 1656, mutta tiellä näyttää olleen Paimionjoen ylittänyt silta elokuussa 1599. Tuolloin Kaarle-herttuan vastustajat tuhosivat Paimiossa olleen sillan estääkseen Sauvossa 25.8. maihinnoussutta herttuaa etenemästä kohti Turkua. Silta oli luultavasti Hiidenalassa, sillä sillalla ei ole voitu tarkoittaa ylempänä Moisiossa ollutta Paimion Isoasiltaa, jonka tiedetään säilyneen polt-



tamattomana ja jonka luona käytiin 28.8.1599 kahakka Kaarlen ja Sigismundin kannattajien välillä (VA. Yleiskartta 128; Juvelius 1934, s. 252). Hiidenalassa ollut lautta mainitaan 1657, kauempana Laaroisissa asunut itsellinen lautturi 1638 (Hertzen 1973, s. 274). Lauttapaikan itäpuolella oleva tierauvio noudattaa 2,5 metrin korkeuskäyrää. Maankohoaminen Paimionjoen suussa on noin 46 cm sadassa vuodessa, joten alueen voi laskea olleen joen suuta noin 1300-1500 (SR04.3.01; Kääriäinen 1963; Hela 1953, s. 29-36). Maankohoamisen perusteella Hiidenalan siltaa tuskin on rakennettu ennen 1500-lukua ja silta on saattanut olla hieman 1600-luvulta perityvää lauttapaikkaa ylemmänä.

Jungfrusundintien linjauksesta inventoitiin Piikkiön Tammisillassa vt:n 1 eteläpuolella oleva noin 500 metrin mittainen sorapintainen tieosuus sekä Paimion Hiidenalassa vt:n 1 pohjoispuolelta alkava sorapintainen yksityiskäyttöön jäänyt Konton ja Hiidenalan talojen ohi peltoaukealle ja Paimionjoen rantaan kaartuva osuus. Paimionjoen itärannan peltoaukealla on säilynyt katkelmallinen tierauvio (SR03.3.06; SR04.3.01). Hevosten ja ajoneuvojen kuljetus Hiidenalan lautalla kiellettiin 1683. Paimiosta Sauvoon ja Kemiöön vienyt tie mainitaan äskettäin kunnostetuksi 1704 (Hertzen 1973, s. 274). Tie ja lautta otettiin valtion välittömään hoitoon 1922. Turun piirin vanhan hirsilavan muotoisen lahonnen lossin tilalle rakennuttama puinen kahdeksan tonnia kantava lossi, lossimiehen asunto ja laitureiden pohjoispuolelle talvitietä varten rakennetut luiskat valmistuivat vuonna 1926 (VA, TVH:n arkisto II, Tiet ja sillat, FA8 5:16). Suunnitelmat tien oikaisemiseksi Hiidenalassa alkoivat Helsinki-Turku valtatie suunnitelmien yhteydessä vuonna 1933. Mutkaisen tien oikomista perusteltiin erityisesti v. 1940 ja 1952 olympialaisiin odotettujen turistien liikenteen helpottamiseksi. Ympäristökuntien liikenteenharjoittajat anoivat Kulkulaitosten ja Yleisten töiden ministeriöltä 16.2.1947 lossin siirtämistä uuden rakenteilla olevan tien kohdalle, koska Hiidenalan talon kohdalla ollut jyrkkä mäki oli vaarallinen. Talvella mäki oli usein liukas ja kuormat jouduttiin purkamaan. Tien rakentaminen aloitettiin 1945, jatkettiin 1948-1952 ja työ valmistui 1952 (TIEHA, FA8 450:1; TIEHA, FA8 450:2-5). Samassa yhteydessä lakkasi Tammisillassa inventoitu Jungfrusundin tien osuus yleisenä tienä.

Kaarinan Piispanristin ja Ylikylän välisellä alueella erosi Rantatiestä viimeistään 1810-luvulla Paraisille vienyt tie. Tietä alettiin rakentaa 1810, mutta alueella on ollut liikennettä jo aiemmin (Innamaa 1952, s. 233). Tie vei Kuusiston kautta, jonne mantee-reelta päästiin 1700-luvun lopulla Ämbodan ja Kaarinan Mattelmäen välisellä lautalla. Kuusiston ja Paraisten välinen lautta oli Kirjalassa. Kuusistonsalmen leveyden vuoksi Ämbodan kohdalla ei ollut vielä 1804 kunnollista lauttaa, vaan ylikulku hoidettiin veneellä (Havia 1989, s. 533-535).

Kaarinan, Paraisten, Nauvon ja Korppoon kautta vei Turusta Ahvenanmaalle rinnan Vehmaan, Taivassalon ja Kustavin kautta vieneen reitin kanssa käytetty saaristotie, jonka käytöstä on lähteitä 1500- ja 1600-luvuilta. Nauvon ja Korppoon kautta vei myös Turun ja Tukholman välinen laivareitti (Rinne 1963, s. 82-83). Saaristoreittiä käytti 1556 Ruotsista Suomeen suuren ratsumiesjoukon ja 200 hevosen kanssa matkalla ollut Göran Trollenpoika, joka juuttui kelirikkoaikaan Nauvon saarille ja jäi joukkoineen kahden viikon ajaksi alueen talonpoikien majoitettavaksi ja ruokittavaksi (Masonen - Hakkarainen - Lehtonen - Salminen 1991, s. 65). Paraisten ja mantereen välistä yhdystietä käytettiin vilkkaasti, mitä ilmentää Kaarinan Kaksikerran talonpoikien vapauttaminen 1628 kokonaan kyydinpidosta Suurella Rantatiellä, jotta he pystyisivät paremmin tekemään venekyytejä Paraisille (Innamaa 1952, s. 71).



**Piikkiön ja Paimion rajalta Salon Isollesillalle. Paimio, Halikko, Salo***Linjaus*

Paimiossa Rantatien inventoitu linjaus noudattaa Piikkiön rajalta kestopäällystettyä mt:tä 234, jolta linjaus erkanee Kampparlan kohdalla noin 500 metrin mittaisena sorapintaisena kaarteena tien pohjoispuolelle ja ylittää avarassa peltomaisemassa Kampparlan sillan (SR04.3.02). Linjaus kaartaa takaisin mt:hen 234 ja eroaa uudelleen sen itäpuolelle sorapintaisena Sillanpäännahteen kuvetta kaartavana yksityistienä, joka katkeaa mt:n 234 koillispuolella olevan talon piha-alueeseen (SR04.3.03). Linjaus yhtyy mt:hen 234 ja erkanee Isoahteen kohdalla koilliseen pt:nä 12201. Rantatie noudattaa metsänrinteeltä Vallenahteen ja Huittanmäen välistä Toikkalan ja Sievolan peltoaukealle kaartavaa pt:tä 12201, joka ylittää peltoaukealla Turku-Helsinki radan ja Toikkalan siltapaikan. Sievolan talon pohjoispuolella linjauksesta erkanee pohjoiseen Tarvasjoelle vienyt ns. Nauristie (SR04.3.03). Rantatien linjaus laskeutuu pt:nä 12201 Paimionjoen laakson aukealle, risteää mt:n 2341 kanssa ja ylittää joen Paimion Isollasillalla noin sata metriä Paimion keskiaikaisen kirkon paikasta pohjoiseen (SR04.1.04; SR04.4.3.01).

Isonsillan itäpuolelta linjaus jatkuu Vanhana Turuntienä, liittyy etelään kaartavaan Vistantiehen ja ylittää Vähäjoen sillan ja Turku-Helsinki radan (SR04.1.05). Tie nousee Paimion keskustan läpi Vistalle kangasharjanteen luoteispäähän ja ohittaa länsipuolelta Paimion 1689 valmistuneen uuden kirkon (SR04.4.3.02). Kirkon eteläpuolella linjauksesta erkanee koilliseen mt:n 2343 suuntaisesti Vaskioon vienyt tie sekä mt:n 235 suuntaisesti etelään Sauvoon vienyt Vartsalassa Jungfrusundintiehen yhtynyt tie. Vanhan Turuntien ja Vistantien liittymästä erkanee pohjoiseen mt:n 235 suuntaisesti Paimionjoen itärantaa Tarvasjoelle vienyt tie (KKS 114).

Paimion ja Halikon välillä Rantatien linjaus noudattaa suurimmaksi osaksi mt:tä 2351. Linjaus erkanee Vistantiestä (mt 2352) kankaalla itään haarautuvana mt:nä 2351. Välittömästi liittymän jälkeen linjaus erkanee mt:n 2351 kaakkoispuolelle pahoin vaurioituneena muodottomana rauniona ja katkeaa rivitaloon. Osa linjauksesta on kaivettu viemäriksi. Linjaus jatkuu talon itäpuolelta sorapintaisena vähälle käytölle jääneenä tienä kaartuen kankaalta alas Rekottilan peltoaukean kulmaan, jossa se liittyy takaisin mt:hen 2351 (SR04.3.04). Rantatie ohittaa mt:nä 2351 Rekottilan mäen ja laskeutuu avarassa maisemassa Vainionojan laaksoon (SR04.3.05). Tie ylittää Vainionojan siltapaikan ja nousee Kevolan kylänmäelle, jonka itäpuolella linjaus kaartaa Turku-Helsinki radan yli kohti Kevolan peltoaukean päätä. Radan pohjoispuolella linjaus erkanee mt:n 2351 koillispuolelle, ylittää Perälän talon mäen ja yhtyy sen pohjoispuolella takaisin mt:hen 2351 (SR04.1.08).

Kevolan peltoaukealta linjaus sukeltaa Palomäen eteläpuoliseen metsään ja noudattaa Pitkäportaanojan ja Turku-Helsinki radan suuntaista mt:tä 2351 Pitkäportaan peltoaukealle. Metsässä Sianojan siltapaikan kohdalla tien luoteispuolella on säilynyt puretun kaarteiden katkelma ja rumpuraunio (SR04.1.09). Tie ylittää avarassa peltomaisemassa Pitkäportaanojaan laskevan Ahteenojan, jonka kohdalla vanhempi siltapaikka on sijainnut hieman mt:n 2351 alla olevaa rumpua pohjoisempana. Ahteenojan länsipuolinen siltapaikalle vienyt linjaus on kynnetty pelloksi. Itäpuolella linjaus on säilynyt tiluskäyttöön jääneenä nurmettuneena rauniona, joka liittyy takaisin mt:hen 2351. Linjaus ylittää peltoaukealla Paimion ja Halikon rajan ja kaartaa Kukkulanmäen ja Trömperin kestiekivarirakennuksen välistä kohti Hajalaa (SR04.3.06; SR04.1.11; SR05.4.1.01).

Halikon Hajalan pysäkin alueella on mt:n 2351 ja Turku-Helsinki radan välissä säilynyt mahdollinen vanha Rantatien linjauksen osuus noin 300 metrin mittaisena osin raunioi-



tuneena tienä (SR05.3.01). Tie on viivasuora ja rakennettu samanaikaisesti pysäkin kanssa vuosina 1896-99, mutta tietä tehtäessä saattaa olla käytetty hyväksi vanhempaa Rantatien osuutta. Linjaus yhtyy pysäkin itäpuolella takaisin mt:hen 2351. Liittymäkohdassa on tien eteläpuolella säilynyt kaartein katkelma.

Hajalan jälkeen Rantatien linjaus seuraa mt:n 2351 linjausta Kealan, Häntälän ja Vialan peltoaukeoiden yli Halikon asemalle. Saarimäen ja Häntälän välinen osuus on maisemallisesti kaunis. Kealan siltapaikan kohdalla vanha linjaus on havaittavissa tien eteläpuolella raunioituneena sorapohjaisena penkereenä (SR05.3.02). Kealan ja Häntälän välisellä peltoaukealla linjaus ylittää puretun Turku-Helsinki radan kaartein ja Häntälän eteläpuolella uuden 1980- ja 1990 lukujen vaihteessa oikaistun radan. Halikon aseman kohdalla linjaus on hämartyntä asemaa rakennettaessa (SR05.3.03). Aseman ja mt:n 2351 luoteispuolella on säilyntä sorapohjainen kaartein katkelma. Aseman ja radan itäpuolella linjaus tulee esiin radan kupeelta sorapintaisena raunioituneena entisenä piha- tai asematienä, joka liittyy länsipuolelta mt:hen 2351.

Halikon asemalta Rantatien linjaus noudattaa mt:tä 2351 Kihisten ja Puotilan välistä Halikon Isollesillalle, jonka kohdalla vanhaa tierunkoa on säilyntä nurmeltuneena raunioina sillan molemmin puolin (SR05.1.06). Sillan itäpuoleisen töyrään päällä Rantatien linjauksesta eroaa pohjoiseen Halikon kirkon ja Kärävuoren välistä Vaskioon Kirkkorinne nimisen kadun ja mt:n 224 suuntaisesti vienyntä tie (SR05.4.3.01). Liittymän jälkeen Rantatien linjaus vie mt:n 2351 suuntaisesti kirkon ja Joensuun kartanon välisen puistokujan poikki Rappulan siltapaikalle lähellä Salon rajaa (SR05.1.07). Halikon ja Salon rajalta linjaus noudattaa mt:tä 2351 Rappulan ja Pajulan välisen kallioisen ylängön yli vt:n 1 liittymään, jossa linjaus hämartyntä taajamaan. Todennäköisesti Turuntien suuntaa noudattanut Rantatie ylittää Uskelanjoen Salon Isosillan luona (SR06.1.01). Sillan länsipuolella linjauksesta eroaa koilliseen Hämeentien ja mt:n 240 suuntaisesti Pertteliin ja sieltä edelleen Rekijoen kautta Somerolle vienyntä Hiidentie.

### *Ajoitus*

Paimion ja Halikon alueella oleva Rantatien linjaus jäi syrjään Turun ja Salon väliseltä liikenteeltä vt:n 1 Piikkiön Tammissillan ja Salon välisen oikaisun valmistuttua heinäkuussa 1952 (TIEHA, FA8 450:4-5). Linjaus otettiin valtion välittömään hoitoon vuoden 1927 alusta (SVT XIX/1927, s. 40). Marraskuussa 1926 pidetyssä lähtö- ja tulokatselmuksessa todettiin tien olevan Paimion ja Halikon osalta hyväkuntoisen ja noin 5,0 metriä leveän (TIEHA, FA8 316). Tietä parannettiin Paimiossa ja Halikossa 6,5 metriä leveäksi 1927-30 (VA, TVH:n arkisto II, Tiet ja sillat, FA8 51:19 ja 60:38; SVT XIX/1928, s. 117; SVT XIX/1929-30). Mt 234 oiottiin 1968-70, jolloin Kampparlan kohdalla olevat kaksi sorapintaista osuutta lakkasivat yleisenä tienä ja vanha Sievolan kautta kiertänyt linjaus numeroitiin pt:ksi 12201 (SVT XIX/1970, s. 32). Pt:tä 12201 on parannettu 1970- ja mt:tä 234 1980-luvulla (SR04.1.03; TIEHA, FA8 2221:4).

Turku-Karjaa rata rakennettiin 1896-1899 (SVT XIX/1987-1900). Tien linjausta muutettiin Halikon aseman ja Häntälän välillä olevan Tunnelinmäen kohdalla 1926-27 paikan vaarallisuuden vuoksi (TIEHA, FA8 316; Koski 1967, s. 174). Mt:tä 2351 on parannettu eri vaiheissa useaan otteeseen 1960-luvulta 1980-luvulle, miltä ajalta ovat peräisin myös tien Paimion puoleisessa päässä, Perälän kohdalla ja Kealan siltapaikan luona olevat oikaisut. Pitkäportaan ja Sianojan siltapaikkojen luona oleva tie saattaa olla oikaistu ja 1920-luvun lopulla. Paimion ja Halikon välinen mt:n 2351 osuus Rantatien linjausta on maisemallisesti huomattava.



Nakolinnan kylästä on merkitty tie Rantatielle Sievolan pohjoispuolelle ja tästä tiestä Sievolan ja Räpälän sekä Nakolinnan ja Moision kylien rajan suuntaisesti Rantatielle ja edelleen Moision kylän ohi jokirantaan vienyt tie (SR04.3.04; Peruskartta 2021 03 PAIMIO). Kaikki kylät kuuluvat samaan Sievolan jakokuntaan ja kaikista on mainintoja keskiajalta tai 1500-luvulta. Viimeistään 1500-luvulla kylät olivat omia kokonaisuuksiaan, jolloin niiden rajat olivat jo muotoutuneet. Nakolinna mainitaan 1500-luvulla entisenä pyhän Henrikin prebendatilana, joten se on tullut keskiajalla Turun tuomiokirkon haltuun (Von Hertzen 1973, s. 115-116, 195). Peruskartalla nyttemmin pelloksi kynnetyt sivutien linjaus päättyy Moision ja Räpälän rajan suuntaisesti Paimion keskiaikaisen kirkon tonttiin. Linjaus on merkitty 1787 rekognosointikarttaan. Moision kylän neljä lampuotitilaa autioituivat kameraalisesti 1628 mennessä ja vuoden 1642 käräjillä todettiin tonttien rakennusten hävinneen ja parhaan osan pelloista joutuneen maantien alle (KKS 114; von Hertzen 1973, s. 193). Tien linjauksen on täytynyt muuttua kylän alueella vuosien 1628 ja 1642 välillä.

#### *Nauristie, Vaskiontie ja Hiidentie*

Paimionjoen länsipuolisen Tarvasjoelta Paimioon vieneen Nauristien linjaus on huomioitu aiemmin Hämeen Härkätien inventoinnin yhteydessä (Masonen - Heikkinen, Hämeen Härkätien inventointikertomus 1986-1987. Tiemuseo. Kohde HHS 1). Paimion puoleisessa päässä linjaus haarautui Nakolinnan pohjoispuolella kahtia Rantatielle Sievolaan ja Moioon. Sievolaan vievällä haaralla olevassa tierauviossa on tehty Sievolan pohjoispuolella sijaitsevan Nakolinnan muinaislinnan kupeessa arkeologinen kaivaus heinäkuussa 1988, jolloin rauniossa voitiin erottaa häiriintymättömän pohjan päällä kaksi rakenteellista kerrosta (Masonen, Jaakko, Paimion Nauristien Nakolinnan tierauvio, kaivausraportti 7.-8.7.1988. Turun tie- ja vesirakennuspiiri, Hämeen Härkätie 1988). Aulis Oja on tulkinut Nauristien edustaneen Härkätien vanhinta linjausta Tarvasjoelta Paimionlahdelle ja sieltä Rantatien suuntaisesti Turkuun (Oja 1945, s. 161-164). Koska tielinjaa ei ole merkitty yhtenäisenä alueen vuosiin 1775-1805 ajoituville isojakokartoille ja tierauviossa tehty kaivaus viittasi vähäiseen kulumiseen, on Jaakko Masonen katsonut, ettei tie ole ollut käytössä kustavilaisella ajalla. Isojakokartoilla yhtenäinen tielinja päättyy Paimion Sukselan kylään. Masonen on lähinnä asutus- ja talousmaantieteellisin perustein hylännyt Ojan oletuksen Nauristiestä Härkätien varhaisena linjauksena ja katsoo, että tietä ei voi pitää merkittävänä tai voimakkaasti liikennöitynä muinaistienä tai historiallisena tienä (Masonen 1989, s. 177-178). Isojakokartoille merkittyä Tarvasjoen ja Paimion välistä joen itäpuolista tietä ei ole väitetty muinaistieksi (Masonen 1989, s. 177). Kartojen perusteella tie on ollut olemassa viimeistään 1700-luvulla.

Nakolinnaa tutkinut Jukka Luoto on Masosen tavoin todennut Nauristien linjauksen päättyvän isojakokartoilla Paimion Sukselaan. Koska Nauristie on liitetty Kaarle-herttuan sotaretkeen 1599, Luoto pitää todennäköisenä, että Nauristien suuntainen Härkätietä ja Rantatietä yhdistävä tie on ollut olemassa viimeistään uuden ajan alussa. Luoto ei kuitenkaan määrittele tarkempaa ajankohtaa, jolloin tie olisi voinut syntyä (Luoto 1990, s. 55-58). Luoto ajoittaa kaivaustensa perusteella Nakolinnan käytön keskiselle rautakaudelle, 400-luvulta 600-luvulle, muttei näe syytä liittää Nakolinnaa ja nuoremaksi katsomaansa Nauristietä toisiinsa (Luoto 1990, s. 58).

Paimion ja Tarvasjoen välinen Paimionjoen länsipuolinen tie mainitaan ensimmäisen kerran Nauristie-nimisenä vuonna 1887 (Luoto 1990, 57; Voionmaa 1893, s. 104). Erik von Hertzen mainitsee Paimion historiassa nakolinnalaisten tukkineen yleisen maantien ottaessaan talon autiosta viljelykseen ja katsoo maininnan tarkoittavan myöhemmin



Nauristien nimellä tunnettua tietä. Luodon mukaan tukkiminen tapahtui 1686, mutta ei ole selvää, kumpi haara, Sievolaan vai Moisioon vienyt, tällöin suljettiin (von Hertzen 1973, s. 275; Luoto 1990, s. 57. Luoto viittaa von Hertzeniin, mutta von Hertzen ei mainitse tekstissään tai viitteessään Halikon kihlakunnan renovoituihin tuomiokirjoihin mitään vuotta). Vuosina 1723-26 käräjäitiin Moisio kylässä käräjäatalon ja Ison maantien (Rantatie) välillä olleen käräjätien kunnosta. Luoto katsoo käräjätien vieneen Nakolinna Isollesillalle, eli se olisi ollut Nauristien Moisioon vienyt haara (Innamaa 1973, s. 505; Luoto 1990, s. 57). Nauristie otettiin yleiseksi maantiekseksi 1957 ja tien eteläpään linjaus oikaistiin mt:n 2341 mukaisesti 1970-luvulla (Masonen 1989, s. 177).

Nauristien paikalla ollut tie näyttää olleen olemassa elokuussa 1599, jolloin joen länsipuolella ollut Aksel Kurki siirtyi joukkoineen Paimiosta Marttilaan Paimion Ison sillan luona Kaarle-herttuan joukkojen kanssa käydyn kahakan jälkeen. Herttua oli noussut maihin joen itäpuolella Sauvossa, eikä päässyt joen länsipuolelle, sillä hänen vastustajansa olivat polttaneet Ison sillan eteläpuolella joen yli olleen sillan (Juvelius 1934, passim; Von Hertzen 1973, s. 322-323). Samasta syystä Kurki ei voinut käyttää joen itäpuolella sijainnutta tietä.

Vaikka Nauristien linjausta ei ole merkitty isojakokartoilla Sukselaa pohjoisemmaksi, on tie merkitty vuoden 1787 rekognosointikartassa Sukselan ohi nykyisen Paimion Juntolan kylän seudulle asti (KKS 114, 115). Tien ulottumisesta Härkätien linjaukselle asti ei ole varmuutta, sillä juuri Tarvasjoen-Marttilan aluetta kuvaava karttalehti on jäänyt puhtaaksi piirtämättä (KKS, s. 19). Rekognosointikartassa tie on linjattu Nakolinnan pohjoispuolelta Iso-Moisio kauden jolle ja isollesillalle. Nakolinnan kylän ja Nakolinnan pohjoispuolella olevan tien kohdalle, paikalle, jossa arkeologinen kaivaus tehtiin, on merkitty ainoastaan polku (KKS 114). Kartta selittää ristiriidan, jonka Masonen on todennut lähdemateriaalin perusteella 1500-luvun lopulta asti mahdollisen Nauristien käytön sekä kaivauksessa havaittujen tien harvojen rakenteellisten kerrosten ja vähäisen kuluman välillä. Linjauksen osuus, jossa kaivaus tehtiin, on ollut vähällä käytöllä ainakin 1700-luvun lopulla, mahdollisesti jo varhemmin. Nauristien eteläpään pääsuunta on vienyt Nakolinnan kaakkoispuolelta Moisio kauden Rantatielle.

Vaskiontie, joka johti Halikosta Vaskion Sauvonkylän ja Kumion kautta Marttilan Laurilaan ja Rekoiisiin mainitaan huonokuntoisena 1631. Vuonna 1685 Halikon kirkkoherra valitti tien olevan niin huonon, että sen käyttäjät olivat talloneet uuden linjauksen Halikon pappilan peltojen halki (Kallio, V.J., 1940, s. 141). Tien pohjoispää tarkastettiin Härkätien inventoinnin yhteydessä 1987, jolloin havaittiin merkkejä vanhasta tielinjasta Rekoisten ja Laurilan kylissä (Masonen - Heikkinen 1987, HHS2). Vuoden 1787 rekognosointikartan perusteella Halikosta johti Marttilaan Vaskion Sauvonkylän kautta Sauvonkylän pohjoispuoleisen metsäharjanteen suuntainen tie (KKS 98, 97, 115, s. 19). Elokussa 1792 tehdyssä luettelossa Halikon ja Uskelan pitäjän yleisten maanteiden silloista mainitaan Halikon kirkolta ylläpidettävän oikotietä pappilan ohi niinsanotun Vaskiojen kantin kautta Marttilan pitäjään ("Ifrån bemålta haliko Kyrcka underhållas en genwäg förbi Haliko Prästegård igenom den så kallade Waskijoki Kanten til St:Mårtens Sökn". UUB, S18.9., fol. 26v). Koska Marttilan on katsottu asutetun vasta keskiajalla, ei tietä ole pidetty mahdollisena muinaistienä (Masonen 1989, s. 176).

Rantatien leikkaama Halikon kirkolta Joensuun kartanoon vievä suora tie on merkitty puuttomana vuoden 1787 rekognosointikarttaan (KKS 98), joten tietä inventoitaessa reunustavat puut on istutettu vuoden 1787 jälkeen.

Uskelanjoen länsipuolta Pertteliin ja edelleen Haalin ja Rekiojen kautta Somerolle Hämeen Härkätielle vienyt Hiidentie on tarkastettu Härkätien inventoinnin yhteydessä



1987 (Masonen - Heikkinen 1987, HHS 3). Uskelan pitäjän teistä 3.8.1792 Elersille kirjoitetussa kuvauksessa mainitaan Salon sillalta Uskelan kautta Pertteliin ja sieltä Vihmalon, Nybyn, Haalin ja Kikalan pitäjän kautta Somerolle vienyt tie. Perttelissä tiestä haarautui pienempi Kaivolän, Kuusjoen Hämäläisten ja Kerkolan kautta Someron Ävikin lasitehtaalle vienyt tie. Kirjeen mukaan näitä kahta tietä ei ollut vielä saatu kokonaan valmiiksi (UUB, S18.9., fol. 36.). Viertolan mukaan Haalin kautta kulkenut tie valmistui syksyllä 1795, mutta Haalin kautta oli aiemmin vienyt lankunajajien käyttämä talvitie. Tie mainitaan 1807 nimellä "Uusi Hämeentie" ja sitä pidettiin myöhemmin 1800-luvulla vaikeasti liikennöitävänä (Viertola 1980, s. 40-41). Haalista Someron pitäjään vienyt tie on merkitty kartalle vuonna 1771 (MHA, A35 2/1b). Masosen mukaan myös 1789 sotilaskäyttöön tehdyssä kartassa on merkitty tie Somerolta Saloon (Masonen 1989, s. 178). Alueen vuoden 1786 rekognisointikartassa on merkitty tie Perttelin kautta Reki-joelle ja edelleen Hirvelän kylään, josta Lautelan kautta Somerolle vieneestä linjauksesta haarautui kapeampi polku Talvisilta ja edelleen Kerkolan kautta Pitkäjärvelle kohti Ävikia (KKS 98-99, 117-118, 134-135). Kartan mukaan alueella on parikin Kerkolasta Pitkäjärvelle ja Jurvalaan vievää polkua, jotka ylittävät Kerkolan ja Pitkäjärven välillä "Räcki suo"-nimisen suon (KKS 134).

Masonen on katsonut "Uusi Hämeentie"-nimen perusteella Haalin ja Rekijoen kautta Somerolle vieneen tien rakennetun vanhemman kulku-uran paikalle ja muutetun yleisenä tienä ylläpidettäväksi 1700-luvun lopussa. Hän ajoittaa Somero-Salo tieyhteyden arkeologisten ja maantieteellisten lähteiden perusteella viimeistään 1100-luvulle (Masonen 1989, s. 178, 153-160, 164, 175). Säilyneessä lähdemateriaalissa Kiikalan Rekijoki on mainittu 1407 ja 1447, Someron Talvisilta 1492 ("Nielis Raekeioke" lautamiehenä Turussa 8.6.1407, REA 314; FMU III 2696; FMU V 4434). Someron Kerkolan entinen nimi Rekijoenperä mainitaan 1390-luvulla ja lisäksi 1492 nimellä "Rekenpaere" (FMU II 1146; FMU V 4434; Oja 1949, s. 45). Kerkola ja Talvisilta kuuluivat aiemmin Uskelaan, mutta ne siirrettiin 1492 Someron kirkkopitäjään (FMU V 4434). Nimet viittaavat talvi-seen liikkumiseen ja niiden perusteella voi Somerolta katsoa vieneen talvitien Rekijoen Uskelanjoen laaksoon viimeistään 1400-luvulla. Samaan talvireittiin liittynee 1700-luvun lopun maininta Haalin kautta Somerolle vieneestä talvitiestä (Viertola 1980, s. 41).

Alkuosaltaan Hiidentien kanssa saman suuntaisesta tiestä on Uskelan teiden kuvauksen mukaan 1700-luvun lopulla käytetty nimeä "Paavintie". Selostuksessa kerrotaan, että "vanhempina aikoina ja ennen vuotta 1440, jolloin paavinusko vielä oli maassa ja kirkot olivat pieniä, kokoontui naapuripitäjien väki, eritoten Marttilasta (Nyby), Uskelan emäkirkolle. Tuo tie, josta nykyään on nähtävissä harvoja merkkejä, [kulki] Uskelan emäkirkon ja Perttelin kappelin välillä ja sitä kutsutaan Paavin tieksi" ("J äldra tider, och förr år 1440, då Pofwedömet än var i landet, och kyrkorna woro små, sammankommo angränt-sande Soknars folk, men besynnerligen ifr Nyby, til Uskela moder kyrka och denna väg, hwartill få Kännamarken nu mera synkommer fram emellan Uskela Moderkyrka och St Bertils kapell, samt kallas Påfvens wäg." UUB, S18.9., fol. 36v). Perimätiedon mukaan tie vei Isonkylän takamaiden halki Hakosillan kautta Marttilaan, ja sitä pitkin tuotiin muinoin Marttilan alueen vainajat haudattavaksi Uskelan emäkirkkoon. Tiestä on mainittu olleen nähtävillä jäänteitä vielä 1815, ja V.J. Kallio kertoo vuonna 1912 ilmestyneessä Salon historiassaan löytäneensä sillan raunion Hakosillan siltapaikalla (Kallio, V. J., 1912, s. 46-47). Kallion löytämä siltarakennelma ei todennäköisesti ollut kovin vanha, sillä toisessa yhteydessä hän mainitsee kuulleensa sillan olleen käytössä vielä 1880-luvulla (Kallio 1912, 143-145). Elersin kokoelmaan lähetetyssä Uskelassa päivätyssä kirjeessä tien yhteydessä mainittu vuosiluku 1440 liittyy jo 1600-luvun lopussa tunnettuun käsitykseen Perttelin kirkon rakentamisesta vuonna 1440 (Specification uppå alle pastorater och Giäll uti Åbo och Björneborgz Lähn (noin vuodelta 1693) 1894, s. 34-35; Riska 1966, s. 46-47; Käsitys Perttelin kirkon iästä perustuu ns. Vintilän talonkir-



jaan, jonka vuonna 1642 tehty jäljennös on Perttelin kirkon vanhimmassa kalustoluettelossa. "Talonkirja" on Etelä-Suomen laamannin Mats Matssonin tuomio vuodelta 1440 Uskelan kirkkoherran ja Kalvolan kylän isäntien riidasta. Kirkkoherra vaati isäntiä antamaan maata Perttelin kirkkoa varten vetoamalla lupaukseen, joka tehtiin kun uutta kirkkoa ruvettiin rakentamaan. Asiakirjassa mainitun vuosiluvun perusteella on käsitetty uuden kirkon aloitetun 1440, mikä luulo on kirjattu myös noin 1693 laadittuun Turun ja Porin läänin seurakuntaluetteloon (Riskä 1966, s. 46-47). Samassa käsityksessä on ollut myös 1792 Uskelan tieoloista kirjoittanut Joh. Robers, joka on ajoittanut "Paavintien" synnyin Perttelin kirkon rakentamista edeltäneeseen aikaan).

### **Salon Isoltasillalta Turun ja Porin ja Uudenmaan läänien rajalle. Salo ja Perniö**

#### *Linjaus*

Salossa Rantatien linjaus kääntyy Ison sillan itäpuolella jyrkästi etelään. Sillalla linjauksesta erkanee itään vt:n 1 suuntaisesti Kiikolan ja Suomusjärven kautta Nummi-Pusulaan vienyt tie ja siitä alkuosaltaan hämartyntä mt:n 186 suuntaisesti Kiskon Hongistoon vienyt tie (SR06.1.01). Rantatien linjaus vie Horninkadun ja Havunkadun suuntaisesti Vähäsillalle, jonka eteläpuolelta linjaus noudattaa Uskelan kirkkotien, Sairaalan tien ja Hakastaronkadun suuntaa korkealla kalliolla sijaitsevan Uskelan kirkon itäpuolelta pt:n 12119 liittymään. Uskelan kirkkotien ja Sairaalan tien liittymässä on säilynyt kevyen liikenteen väyläksi rakennettu kaarteiden katkelma (SR06.2.02; SR06.4.3.01).

Pt:n 12119 eteläpuolella Hakastaronkadun liittymässä linjaus on erotettavissa sorapohjaisena puolittain raunioituneena tilustienä, joka vie Kankareen talon ladolle. Linjaus kääntyi aiemmin ladolta pellon yli luoteeseen omakotitaloalueelle, mutta ladon ja asutuksen välinen tieraunio kaivettiin keväällä 1991 vesijohdoksi ja inventoitaessa linjaus oli enää havaittavissa vaaleahkona jälkenä pellossa. Maanomistajan mukaan pellon reunasta löytyi kaivettaessa kivirummun raunio (SR06.3.01). Linjaus tulee uudelleen näkyviin pellon reunassa pienehkön puistikon takaa alkavana Lasimestarintienä ja katkeaa tien päässä vanhan Turku-Helsinki radan puretun osuuden pengerrykseen.

Vanhan ratapenkereen itäpuolelta linjaus jatkuu pt:n 12119 suuntaisesti mäkisessä maastossa Helisnummen ja Sirkkulan kautta kt:n 52 liittymään, jonka pohjoispuolella Rantatien linjaus erkanee pt:stä 12119 etelään suuntautuvana kestopäällystettynä osin raunioituneena tienä, muuttuu sorapintaiseksi pihatieksi ja katkeaa autotalliin. Tallin eteläpuolella linjaus on havaittavissa epämääräisenä sorapohjaisena nurmettuneena rauniona, joka katkeaa kt:n 52 pohjoispuolen luiskaan. Linjaus tulee näkyviin pt:n 12119 ja kt:n 52 liittymän sisälle jäävässä aukossa osin purettuna sorapohjaisena tierauniona, joka jatkuu pt:n 12119 eteläpuolella liittyen luoteesta sorapintaiseen Kavilannummen yksityistiehen (SR06.3.02). Inventoitu linjaus nousee Kavilannummen yksityistien suuntaisesti Kavilannummen harjulle, jossa vanhin linjaus on eronnut tiestä nykyisen motocross-radan kohdalla lounaaseen (SR06.3.03). Alkupäästään sorakuoppaan kadonnut raunio tulee näkyviin radan luoteispäästä matalaa taimikkoa kasvavana sorapohjaisena uraumanä, kääntyy harjanteen rinteeseen suuntaisesti alas kankaan juureen ja yhtyy Verholan talon kohdalla Kavilannummen yksityistien linjaukseen. Raunion loppuosaa on kynnety pelloksi. Harjun rinteessä linjaus on urautunut noin metrin muuta maastoaa alemmas ja sen havaittava leveys on 3,5-4,0 metriä (SR06.3.04).

Verholan talon luota Rantatien linjaus seuraa Kavilannummen yksityistietä Perniön ja Salon rajan suuntaisesti Perniön rajalle, jota ennen se ylittää Turku-Helsinki radan.



Perniön puolella linjaus erkanee Kotaladon kohdalla radan yli kaakkoon, tekee lyhyehkön kaarteeseen ja ylittää uudelleen radan ennen kt:n 52 ja itään Korvenkylään vievän tien liittymää. Radan ja liittymän välissä linjaus on säilynyt sorapohjaisena nurmsettuneena rauniona (SR06.3.03). Liittymän kohdalla linjaus erkanee kt:n 52 luoteispuolelle sorapintaisena yksityistienä nousten kallioden välistä kurua Palomäen länsipuolelle. Nummilan talon kohdalla tie kääntyy länteen linjauksen kadotessa peltoon. Osin pelloksi kynnetyt ja viemäriksi kaivettu linjaus yhtyy Tammelan talon eteläpuolella sorapintaiseen tiehen ja kaartaa peltoaukealla Neittenkallion koillispuolitse kt:lle 52. Ennen liittymää tie ylittää korkeahkon kallion, johon on tehty kapea noin 7,0 metrin levyinen leikkaus. Varhaisempi linjaus on oletettavasti kiertänyt kallion koillispuolitse kt:n 52 tiealueeseen (SR07.3.01).

Neittenkallion kohdalta etelään linjaus on pahoin hämärtynyt Turku-Helsinki radan ja kt:n 52 alueeseen. Rantatien linjaus noudattaa pieniä poikkeuksia lukuunottamatta kt:n 52 ja siitä Kovamäessä etelään haarautuvan pt:n 12105 linjausta Perniönjoen länsirantaa Pesän sillalle ja Perniön kirkolle. Mahdollinen varhainen linjauksen osuus on säilynyt lähellä Yliskylän kirkkoa, jossa kt:stä 52 haarautuu radan poikki Yliskylän kartanon alueen läpi sorapintainen tilustie kohti kirkkoa. Tie liittyy Perniönjoen länsirannalla joen yli Arpalahden kautta Kieronperään vievään sorapintaiseen tiehen ja radan länsipuolella kt:hen 52 (SR07.1.04). Päärisissä tien linjaus on haarautunut kt:n 52 kaakkoispuolelle, mutta raunion alkuosa oli inventoitaessa kynnetyt pelloksi. Linjaus tulee näkyviin pt:n 12113 ja kt:n 52 liittymän pohjoispuolella sorapintaisena pihatienä, yhtyy sorapintaiseen pt:hen 12113 ja kt:hen 52. Välittömästi kt:stä 52 länsipuolelle erkaneva linjaus kaartaa mäen yli Erkintalon pihasta sorapintaisena pihatienä takaisin kt:lle 52. Hieman liittymän eteläpuolella on sijainnut pt:n 12113 suuntaisesti Kiskoon ja Kiikalaan vienyt Tuomarin tien liittymä (SR07.3.02). Vanhan Mäkisaurun kylänmäen kohdalla Rantatiestä haarautui länteen mt:n 1825 suuntaisesti Teijon ruukkiin vienyt tie ja Pesän sillan pohjoispuolella Haarlan ohi Ylönkylän kautta Strömmaan ja Kemiöön johtanut tie (SR07.4.1.01; SR07.3.03).

Linjaus ohittaa pt:n 12105 suuntaisesti länsipuolelta Perniön kirkon ja vie harjanteen juuren suuntaisesti etelään kohti Lupajaa. Kirkon eteläpuolella linjauksesta erkanee pt:n 12109 ja mt:n 184 suuntaisesti TL Koskelle ja Kiskoon vienyt tie (SR07.3.03). Rantatie risteää pt:n 12105 suuntaisesti mt:n 184 ja ylittää Asteljoen Lupajan siltapaikalla (SR07.1.10). Sillan eteläpuolella linjaus erkanee pt:n 12105 kaakkoispuolelle muuttuen Vanhainkodin kohdalla sorapintaiseksi tieksi, joka kaartaa harjanteen päässä pohjoisesta kt:hen 52 (SR07.3.04). Linjaus on jonkin matkaa havaittavissa heikosti pellon reunassa kt:n 52 koillisivulla, kunnes se mäentöyrään yli noustuaan erkanee laajahkoksi sorapintaiseksi kaarteeksi ja yhtyy takaisin kt:hen 52. Liittymän eteläpuolelta erkanee Rantatien linjauksesta etelään sorapintainen Perniön Latokartanoon johtava tie. Hallissuon pohjoispäässä inventoitu linjaus erkanee lyhyehkönä osin metsäautokäytössä olevana sorapohjaisena vesakoituneena rauniona kt:n 52 itäpuolelle ja hämartyt kosteaan kangasmaastoon. Linjaus tulee uudelleen näkyviin Vähä Pakapyölissä kt:n 52 eteläpuolelle eroavana kestopäällystettynä pinnaltaan rapistuneena tienä, liittyy takaisin kt:hen 52 ja erkanee uudelleen sen kaakkoispuolelle Ylituvan talon sorapintaisesta pihatiestä haarautuvana rauniona. Tieraunio kaartaa jyrkähkön mäen Porinojan siltapaikalle ja edelleen sorapintaisena tilustienä kohti kt:tä 52. Tien kääntyessä länteen kt:lle 52 linjaus katkeaa, mutta pellossa tien ja kt:n 52 välissä oli havaittavissa inventoitaessa tien paikkaa osoittava soraisa jälki (SR07.3.04). Liittymästä hieman etelään on kt:n 52 itäpuolella toinen pelloksi kynnetyt osuus, jonka paikkaa osoittaa pelto-ojassa säilynyt kivipalkkirumpu (SR07.1.14).

Linjaus nousee kt:n 52 suuntaisesti peltoaukealta kankaalle, jossa ennen Alaspäähän johtavan tien liittymää kt:n 52 itäpuolella on kuivassa kangasmaastossa säilynyt noin



300 metrin mittainen sorapohjainen raunioitunut osuus. Välittömästi liittymän eteläpuolella linjaus erkanee kt:n 52 länsipuolisen leikkauksen päältä kangastöyrään poikki Perniön vanhan Maansillan paikalle. Linjauksen länsipuolella on säilynyt nuorempi metsäautokäytössä oleva töyrään kiertävä tie (SR07.3.05). Rantatie jatkuu Maansillan paikan eteläpuolelta luoteeseen kaartavana pengerrettyinä tierauktiona, joka nousee Kiskonjoen kurusta kalliiselle kankaalle ja yhtyy sorapintaiseen metsäautotiehen. Metsäautotien linjausta noudattaen Rantatie liittyy länsipuolelta kt:hen 52 Turun ja Porin ja Uudenmaan läänien rajalla (SR07.3.05).

### *Ajoitus*

Tieosuus Salosta Uudenmaan läänin rajalle tuli valtion välittömään hoitoon vuoden 1929 alusta. Marraskuun lopussa 1928 pidetyn lähtö- ja tulokatselmuksen pöytäkirjan mukaan tien leveys oli Uskelan pitäjän alueella vähintään 5,0 metriä ja Perniössä yleensä 6,0 metriä. Uskelassa ojat olivat tärkeimmiltä osin tyydyttävässä kunnossa (TIEHA, FA8 974:34). Tietä parannettiin koko matkalta 1927-28, jolloin pt:n 12119 ja kt:n 52 liittymän pohjoispuolella inventoitu raunio lakkasi yleisenä tienä (SVTXIX/1928, s. 134). Salossa tienvarren asukkaat esittivät marraskuussa 1934 tien oikaisua Vähäsillan eteläpuolisten mäkien kohdalla. Syynä oli tien vilkas liikenne ja vaikea näkyväisyys. Salo-Perniö tie oikaistiin kulkemaan nykyisten kt:n 52 ja pt:n 12119 mukaisesti noin 400 metriä vanhas- ta Vähäsillan kautta kulkeneesta linjauksesta itään vuosina 1936-1939 (TIEHA, FA8 974:34; SVTXIX/1937, s. 78). Samalla Hakastarossa pt:n 12119 eteläpuolella inventoitu raunio lakkasi yleisenä tienä. Salo-Tammisaari maantie numeroitiin kantatieksi 52 vuonna 1938 (Perko 1977, s. 284).

Rantatien linjaus on esitetty Kavilannummen yksityistien mukaisesti 1786 rekognosointikartassa (KKS 80). Kavilannummen päässä inventoitu raunio on Verholan talon kohdalla ollut mutkaa lukuunottamatta lakannut yleisenä maantienä ennen vuotta 1774, jolloin tehtyyn Halikon, Salon ja Perniön pitäjien tiekarttaan on merkitty inventoidun osuuden mukaisesti harjulla kulkenut linjaus nimellä "gamla vägen" (VA, Karttakokoelma, Rulla 18:17/72). Verholan talon kohdalla ollut mutka oikaistiin 1933 (SVTXIX/1934, s. 93-94).

Perniössä Rantatie oikaistiin Palomäen itäpuolitse mäen vaarallisuuden vuoksi 1842-45 (TLMKA, Perniö 111:4; Innamaa 1982, s. 233). Tiestä tehtiin tutkimus Perniössä tulvan vuoksi 1864-65 (ÖVVF/1864, s. 25; ÖVVF/1865, s. 20). Turku-Karjaa rataa rakennettaessa 1897-99 oli ongelmia Pohjanjärven kohdalla, jossa ratapenger uhkasi luisua järveen (SVT XIX/1900, s. 153). Tiessä oletettavasti radan kupeella tapahtunut sortuma korjattiin 1937 (SVT XIX/1937, s. 78). Kt 52 painui voimakkaasti järven kohdalla myös kesällä 1991 rataa parannettaessa. Radan rakentaminen on hämärtänyt pahoin alkupe- räisen linjauksen Perniön pohjoisosissa. Perniön kunnanlääkäri Brennerin 1900-luvun alussa tekemän tiekuvauksen mukaan linjaus johti Yliskylän pohjoispuolella muinoin "mäkeä ylös", mutta muutettiin n. 150 vuotta aiemmin kiertämään mäen niin, että se kohtasi Sianläven ahteen. Tämän jälkeen oli Brennerin mukaan kaksi mäkeä, joiden yli tie rakennettiin vuonna 1900 kun rautatie tehtiin maantien paikalle ja päinvastoin (Inn- maa 1986, s. 140). Inventoitaessa kunnanlääkärimainitsemia mäkisiä oli mahdoton tunnistaa. Lääkärim 1700-luvun puoliväliin ajoittamasta oikaisusta ei ole säilynyt muuta lähdemateriaalia, eikä sitä voitu tunnistaa maastossa (SR07.3.01). Tietä parannettiin Perniössä 1,80 km matkalta 6,0 metriä leveäksi 1939-1955, mutta näitä kahta paran- nusta ei voitu paikallistaa tarkemmin (SVT XIX/1955, s. 36).



Nykyinen kt 52 rakennettiin Perniössä 1963-1966 ja Salossa 1966-68, jonka jälkeen vanha linjaus jäi pt:ksi 12119, Kavilannummen yksityistieksi ja Perniön alueella inventoituksi tieraunioiksi ja osuuksiksi (SVT XIX/1967, s. 58; TIEHA, FA8 2004:5). Tästä oikaisusta ovat peräisin myös Maasillan paikan molemmiin puolin olevat nuorimmat rauniot (SR07.3.05). Vuoden 1785 rekognosointikartan mukaan linjaus ylitti Maansillan pohjoispuoleisen töyrään suoraan (KKS 44). Linjaus ja sen paikalla inventoitu, tuskin havaittava tieraunio noudattaa peruskartalla Vähäkuuston ja Latokartanon rajaa (Peruskartta 2012 11 SVENSKBY). Ajankohta, jolloin linjaus siirrettiin töyrään länsipuolelle on epävarma, mahdollisesti sillan jonkin korjaustyön yhteydessä 1800-luvulla (SR07.3.05). Tien oikaisua Maansillan kohdalla suunniteltiin 1929 alkaen. Silta oli vaikeassa kaarteessa jyrkkien ahteiden välisessä syvässä laaksossa (TIEHA, FA8 974:34). Tie oikaistiin 1935, jolloin Maansillan pohjois- ja eteläpuolella inventoidut osuudet lakkasivat yleisenä tienä (SVT XIX/1935, s. 359).

### *Sivutiet Uudellemaalle ja Kiskoon*

Salon sillan itäpuolelta Rantatiestä eronnutta Järven (Yltjärvi), Kosken ja Kaukelman kautta Kiikolaan johtanutta tietä kutsutaan vuoden 1792 Uskelan tieolojen kuvauksessa nimellä "Järvis väg" (UUB, S18.9, fol. 36v). Vuosien 1783-87 rekognosointikarttojen perusteella tie vei Suomusjärven kautta Nummelle (Nummi-Pusula), jossa siitä haarautuivat Saukkolassa tiet Pusulaan, Vihtiin ja Lohjalle (KKS 80-84, 101, 65). Yltjärven kautta Suomusjärven suuntaan vienyttä tietä ei ole merkitty Hans Hanssonin 1650-luvulla laatimaan Turun läänin neljää eteläistä kihlakuntaa kuvaavaan karttaan, mutta on esitetty vuoden 1743 Turun läänin kartassa ja vuoden 1740 Turun ja Haminan välisen alueen tiekartassa (VA, Karttakokoelma, MH 1; VA, MH 3; VA, Yleiskartta 3). Viertolan mukaan Viuhdistä Lohjan ja Nummen kautta Salon sillalle vienyt niisanottu Ylinen Uudenmaantie oli Länsi-Uudenmaan paikallisteistä varhaisin ja rakennettiin yleiseksi tieksi 1670- ja 1680-luvuilla (Viertola 1974, s. 78).

Salon sillalta Kiikalaan ja Suomusjärvelle vieneestä tiestä sillan itäpuolella haarautunut Karjaskylän, Kurjenpahnan, Kistolän ja Kaukolan kautta Kiskon Hongistoon ja Toijaan vienyt tie mainitaan Uskelan tiestön kuvauksessa 1792 nimellä "Kurjenpahnan tie" (UUB, S18.9., fol. 36v). Kiskon kirkkoherra David Sevon kertoo Kiskossa 14.8.1792 päiväämässään Kiskon tiestön kuvauksessa Salon sillalta johtaneen Kiskoon "ikivanhan tien", joka oli 1770-luvulla määrätty Kiskon kirkolle saakka uudeksi yleiseksi tieksi ja sittemmin jatkettu yleisenä tienä kirkolta Karjalohjan kautta Mustion ruukille ja Rantatielle. Sevonin mukaan uusi tie oli Turun läänistä Helsinkiin matkustaville neljä peninkulmaa lyhyempi kuin tavallinen Perniön ja Tenholan kautta kulkeva Suuri Rantatie ("Wägen ifrån Salo Bro til Kisko Sokn är och nu urgammal Wäg, men blef efter 70:de talet af herr Landshöfdingen bar. Chappe för nu allmän Wäg förklarad ifrön förstnämnda ställe til Kisko moderkyrcka, och genom herr Landshöfdingen de Bruces försorg continuerar denna Wäg under samma egenskap ifr sistnämnde ställe genom Karislojo Sokn til Svar-tå Jämbbruk och stora nyländska Strandwägen; och är denne Wäg för dem som resa ifr Åbo Län til Helsingfors [...] 4 mijl genare, än då man res den wanl. Stora Strandwägen genom Bierno Tenala och Pojo". UUB, S18:9., fol. 32). Voionmaa on käsittänyt tien olleen Rantatien oikaisun (Voionmaa 1893, s. 51). Suurinpiirtein nykyisen mt:n 186 linjausta noudattanutta tietä ei kuitenkaan voi pitää varsinaisena oikaisuna, koska 1800-luvun alun reittiselosteiden perusteella Rantatie säilytti valtaväylän luonteensa (Hagström 1807, passim; Hornborg 1821, passim; Voionmaan erheellisen käsityksen toistaa Nicula 1938, s. 141). Juhani Viertolan mukaan Kiskon kautta vieneen tien raken-



taminen yleiseksi tieksi ei suunnitelmista huolimatta toteutunut Ruotsin vallan aikana (Viertola 1974, s. 41).

Perniön Päärisistä Perniönjoen yli Kaukolaan ja Muurlaan vienyt Tuomarintie on merkitty alueen 1785-86 rekognosointikarttoihin. Tie risteytyi Kaukelmassa Salosta Kiskoon vieneen tien kanssa ja rekognosointikartan perusteella siltä oli yhteys Kieronperän kautta Yliskylän kirkolle ja kirkkosillan yli Rantatielle (KKS 62, 80). Elersille Perniön tiestöstä kirjoitetussa selostuksessa 17.9.1792 "Domarvägen" mainitaan rakennetun 1750, mikä tarkoittanee tien ottamista yleiseksi tieksi (UUB, S18.9., fol. 28). Uskelan tiestöä kuvaavassa kirjeessä 3.8.1792 tien epäillään vanhempina aikoina syntyneen oikopoluksi tuomarille Kikalan, Kiskon ja Perniön välille (UUB, S18.9., fol. 36v). Tuomarintien jaosta ja ylläpidosta riideltiin 1800-luvun alussa (VA, STO. SD, nro 51/170 1834; Innamaa 1982, s. 231). Tie noudatti nykyisen mt:n 1863 linjausta.

Rantatieltä Mäkisaurun kohdalta Teijoon vienyt tie mainitaan Perniön tiestöä kuvaavassa kirjeessä 1792 ja se on merkitty 1785 rekognosointikartaan (KKS 62; UUB, S18.9., fol. 28v). Tietä valitettiin huonokuntoiseksi 1736 ja 1749 (Innamaa 1982, s. 226). Teijon ruukki on perustettu 1686 (Litzen 1980, s. 257). Kemiön Strömmasta Perniön kirkolle kulkenut tie mainitaan hiljattain tehtynä 1729 (Innamaa 1982, s. 225). Tie mainitaan vuonna 1792 ja se on merkitty vuoden 1785 rekognosointikartaan (KKS 62, 61, 43; UUB, S18.9., fol. 28v). Melkilän sekä Foulän, Merihuhdin ja Kivelän välisten rajapaikkojen joukossa mainitaan 1477 mm. "Tauentien suu", "almande väghen" ja "houin silta" (25.4.1477, FMU IV 3676). Rajatuomiossa mainittu yleinen tie saattaa tarkoittaa 1785 rekognosointikartaan merkittyä Lupajan kylässä Rantatiestä länteen eronnutta Melkilän ja Metsäkylän kautta vienyttä Kivelän kohdalla Kemiön tiehen yhtynyttä linjausta (KKS 44, 43), joka voisi olla Strömmaan vieneen tien vanhempi linjaus.

Perniön kirkolta Asteljoen kautta TL Koskelle vienyt linjaus mainitaan 1792 ja se on merkitty vuoden 1785 rekognosointikartaan (UUB, S 18.9., fol. 28v; KKS 62, 44). Tie jatkui Koskelta Kuovilan kautta Pohjan Björsbyhyn (KKS 44-45, 31). Jo 1370 mainitaan Nils Lapparin ja Paavali Lusin omistusten välisen rajan rajamerkinä "majoki bro". Alkuperäinen rajatuomio on kopioitu Halikon ja Piikkiön kihlakuntien tuomiokirjaan vuodelta 1634, jolloin raja oli Lapparlan ja Korttilan kylien välinen (FMU I 795). Kylät sijaitsevat rekognosointikartassa peräkkäin Perniön ja Kosken välisen tien varrella, mutta on epäselvää, tarkoitetaanko rajatuomiossa mahdollisesti tällä tiellä, vai jollain muulla, esimerkiksi tilustiellä ollutta siltaa.

## 4.2. Uudenmaan lääni

### Turun ja Porin läänin rajalta Karjaan maansillalle. Tenhola ja Pohja

#### *Linjaus*

Uudellamaalla Rantatien linjaus erkanee Turun ja Porin läänin rajalta kestopäällystettynä tienä kt:n 52 itäpuolelle ja muuttuu Rökärrin kohdalla vähänkäytetyksi tierauunioksi. Raunio kaartaa Stenbackenin kuvetta etelään ja katkeaa kt:n 52 itäpuolen luiskaan. Linjaus jatkuu kt:n 52 eteläpuolelta kestopäällystettynä tienä, kaartaa noin 1,5 kilometrin matkan kosteassa kangasmaastossa ja liittyy takaisin kt:hen 52 (SR08.3.01). Noin 400



metriä ennen liittymää Rantatien linjaus erkanee sorapintaisena tienä itään, risteää kt:n 52 kanssa ja liittyy kuivan kangasharjanteen eteläreunalla kestopäällystettyyn mt:hen 1011. Östergårdin talon lounaispuolella linjaus erkanee mt:stä 1011 kaakkoon sorapintaisena tilustienä, joka laskeutuu töyräältä peltoaukealle. Tie ylittää Svenskybäckenin siltapaikan, nousee peltolaakson kaakkoispuoleiselle töyräälle ja kääntyy etelään. Ura on voimakkaasti kulunut töyräillä molemmiin puolin Svenskybäckeniä. Linjaus seuraa tilustietä kumpuilevassa peltomaisemassa Kihlsbron siltapaikan pohjoispuolella olevalle kalliolle, jonka jälkeen tie on kynnetty noin sadan metrin matkalta pelloksi. Rantatie tulee uudelleen näkyviin Kihlsbron eteläpuolella raunioituneena sorapohjaisena tilustienä, joka kaartaa läheisen talon itäpuolitse metsään ja muuttuu sorapintaiseksi yksityistieksi. Tie seuraa Svenskybäckenin laakson itäreunaa, ylittää Östertorpin ja Björkkullan kohdalla olevat kalliot ja laskeutuu kt:lle 52. Yksitystien ja kt:n 52 liittymän itäpuolella on säilynyt vähäinen raunioitunut linjauksen osuus. Linjaus jatkuu välittömästi kt:n 52 eteläpuolella Hultasta saapuvana kestopäällystetyn tien rauniona ja kaartaa Olsbölen kestikievarikennuksen pohjoispuolitse kt:n 52 eteläkupeeseen (SR08.3.02; SR08.1.01, SR08.1.02; SR08.4:1.01).

Olsbölen kestikievarin itäpuolella linjaus hämärtyy kt:n 52 tiealueeseen ja tulee uudelleen näkyviin kt:stä 52 etelään erkanevana kestopäällystettynä tienä, joka ylittää Olsbölen vanhan siltapaikan ja nousee Stocksuddenin niemen koillispuoleisen kankaan halki Vikstrandin peltoaukean pohjoisreunaan (SR08.1.04). Tie risteää kt:n 52 kanssa inventoidun linjauksen jatkuessa kt:n 52 itäpuolelta mt:nä 111. Noin sadan metrin päässä linjaus erkanee mt:n 111 kaakkoispuolelle epämääräisenä sorapohjaisena urana ja yhtyy kuivahkon kankaan eteläreunassa mt:ltä 111 Tenholan kirkolle vievään kestopäällystettyyn tiehen. Linjaus ohittaa kirkolle erkanevan tienhaaran, muuttuu sorapintaiseksi ja kaartaa Undermalmin kankaan ja peltoaukean reunaa Undermalmin ohi Oberaun talon pihaan, jossa se katoaa piha-alueeseen ja mt:n 111 luiskaan (SR08.3.03).

Tenholan Undermalmin ja Pohjan Björnsbyn välillä Rantatien linjaus noudattaa enimmäkseen mt:n 111 linjausta. Tie kaartaa kuivalla kankaalla itään Fastarbyn kohdalle, jonka luona linjaus erkanee mt:stä 111 ja kiertää talon päärakennuksen pohjoispuolitse osin raunioituneena pihakäytössä olevana sorapohjaisena tienä. Fastarbyltä linjaus laskeutuu kauniissa maisemassa Fastarbyn ja Bonäsin peltoaukealle (SR08.3.04). Tie kiertää Bonäsin pohjoispuolisten kumpareiden viera Valbron siltapaikalle, jonka koillispuolella linjaus katoaa Rosenforsin talon kohdalla mt:n 111 itäpuolen penkkaan. Noin 50 metrin matkalta kadonnut linjaus tulee uudelleen näkyviin mäen päällä sorapintaisena pihatienä, joka liittyy takaisin mt:hen 111. Noin sadan metrin päässä linjaus erkanee uudelleen sorapohjaisena rauniona tien itäpuolelle ja liittyy takaisin mt:hen 111 (SR08.3.05). Rantatie seuraa mt:tä 111 Pohjan rajalle, jota ennen tien eteläpuolella on säilynyt vähäinen sorapintainen kaarteiden katkelma (SR08.2.05).

Pohjan ja Tenholan rajalta Rantatien linjaus noudattaa mt:tä 111 Persbölen peltoaukean ohi Persbölen siltapaikalle, jonka luona tien itäpuolella on säilynyt siltaraunion molemmiin puolin vähäinen sorapohjainen tieraunio (SR09.3.01; SR09.1.01). Persbölen sillalta linjaus kaartaa mt:n 111 mukaisesti Stenbackenin ja Palomäen eteläpuolitse Nygårdin peltoaukealle, jolla vanha linjaus on vuoden 1783 rekognosointikartan mukaan kiertänyt mt:n 111 ja Nygårdin eteläpuolella olevan kumpareen eteläpuolelta. Linjauksesta ei havaittu jäänteitä maastossa (KKS 31; SR09.1.03). Linjaus ylittää Skitenbäckin siltapaikan, jonka itäpuolella siitä erkanee pohjoiseen Pohjasta TL Kosken kautta Perniöön vienyt tie. Rantatie nousee mt:n 111 mukaisesti Tallbackan metsäisen harjanteen yli Björnsbyhyn, jossa siitä erkanee Åkerfeltin siltapaikan itäpuolella etelään Pohjan pitäjän lahden länsirantaa Hankoon vienyt tie (SR09.3.02).



Inventoitu linjaus erkanee pt:nä 11059 mt:stä 111 Dalkarbyhyn johtavan tien liittymästä kaakkoon. Tie ylittää peltoaukealla Sonabackan kestiekievaritalon kumpareen ja nousee pellolta metsäisen harjanteen kaakkoisrinteen suuntaisesti Pohjan kirkolle. Peltoaukean päässä jyrkähkön mäen päällä tie ohittaa eteläpuolelta ns. Fleminginkiven, jonka luona Klaus Fleming perimätiedon mukaan kuoli matkallaan Turkuun huhtikussa 1597 (SR09.3.02). Linjaus ohittaa eteläpuolelta Pohjan keskiaikaisen kirkon. Kirkon länsipuolella Rantatiestä erkani aiemmin mt:n 104 suuntainen sivutie Fiskarsiin ja Antskogiin ja edelleen Sammattiin, mutta tien linjaus kirkon kohdalla ei ollut enää inventoitaessa selkeästi havaittavissa. Inventoitu linjaus jatkuu pt:tä 11059 Kasbergetin eteläpuolitse metsänrinteen suuntaisesti Pohjankuruun, jossa se katkeaa Pohjankurun kestiekievaritalon itäpuolella Turku-Helsinki rataa (SR09.3.02).

Radan itäpuolelta Rantatie jatkuu kestopäällystettynä pt:nä 11059, josta linjaus haarautuu itään sorapintaisena Pohjankurun sillalle johtavana tienä. Sillan kaakkoispuolella linjaus kääntyy voimakkaasti lounaaseen Pohjankurun itäpuolisten kallioiden reunaa noudattavana sorapintaisena tienä, joka nousee kallioiden Skurubackenin yli Turku-Helsinki radan kupeelle. Ennen Skurubackenia tien länsipuolella on säilynyt noin 300 metrin mittainen Pohjankurun satamaan johtava sorapohjainen vesakoitunut tieraukio (SR09.3.03). Linjaus ylittää radan ja noudattaa Mustionjoen pohjoisrantaa seuraavaa sorapintaista tietä Lillforsin siltapaikalle, jonka itäpuolella linjaus haarautuu mt:lle 111 johtavasta tiestä Mustionjoen suuntaisesti itään ja yhtyy Stålbackan länsipuolella mt:hen 111. Linjaus jatkuu Mustionjoen peltoaukean ja metsänrinteen reunan suuntaisesti mt:tä 111 Klinkbackan kohdalle, jossa tien pohjoispuolella on säilynyt vähäinen osin raunioitunut vanhemman linjauksen katkelma (SR09.3.04). Samankaltainen raunioitunut sorapohjainen kaarre on säilynyt Kasbergetin ja tien välissä ennen Skogängsbron siltapaikkaa (SR09.1.08).

Skogängsbron siltapaikan jälkeen linjaus eroaa mt:ltä 111 pt:n 11065 suuntaisesti koilliseen ja vie Mustionjoen pohjoispuoleisen rinteiden suuntaisesti Pinjaisten ruukki alueen halki Karjaan rajalle, jossa pt 11065 liittyy mt:hen 111 Djupbäckin siltapaikan kohdalla. Pinjaissä Rantatien linjauksesta erkanee etelään Mustionjoen yli Sjöängin kautta Ekeröhön ja edelleen Karjaa-Tammisaari tielle vienyt sivutie (SR09.3.05; SR10.1.01). Mt:den 111 ja 1013 ja pt:n 11065 liittymästä linjaus noudattaa mt:tä 111 Karjaan maansillalle, jossa Rantatie ylittää Mustionjoen (SR10.1.03).

### *Ajoitus*

Rantatien osuus Turun ja Porin läänin rajalta Karjaalle tuli valtion välittömään hoitoon vuoden 1930 alusta (SVT XIX/1931, s. 58 ja 1932, s. 44). Kt 52 parannettiin ja oiottiin Tammisaaren ja Turun ja Porin läänin rajan välillä 1974 alkaen. Valmis tie luovutettiin yleiseen käyttöön vuoden 1978 alusta, jolloin sivuun jääneet inventoidut osuudet lähellä läänin rajaa lakkasivat yleisenä tienä (TIEHA, FA8 3004).

Tenholassa Svenskbyn kautta kiertänyt Rantatien osuus oikaistiin kulkemaan Hultan kautta maaherran päätöksellä 8.7.1850. Uusi, sittemmin 1974-78 tienparannuksessa säilyneenä jäänyt tieosuus rakennettiin 1851-54. Uudesta linjauksesta oli pidetty katselmus 1840. Oikaisun jälkeen vanha Hultan pohjoispuolelta Svenskbyn kautta Olsbölen kestievariin vienyt osuus lakkasi yleisenä tienä (ULMKA, Tenhola 293 c82).

Mt 111 parannettiin välillä Lillvik-Björnsby 1982, jolloin valtaosa tien varrella inventoiduista raunioituneista osuuksista lakkasi yleisenä tienä (TIEHA, FA8 3543:1). Fastarbyn



talon kohdalla inventoitu raunio on jäänyt käytöstä todennäköisesti ennen 1930-lukua (SR08.3.04). Persbölen sillan kohdalla tie oikaistiin 1927-28 (TIELUA, Tiet ja sillat, V 1/11; SVT XIX/1928, s. 50). Mt:n 111 linjaus Björnsby-Pohjankuru-Pinjainen rakennettiin 1963-66, jonka jälkeen vanha linjaus numeroitiin pt:ksi 11059 (SVT XIX/1966, s. 50). Pt 11059 parannettiin Pohjan kirkon kohdalla 1980-luvulla (TIEHA, FA8 3545:2). Karjaa-Tku rataa rakennettaessa radan ylikulkua varten tehtiin Turku-Helsinki maantielle varten ns. Melan-holvi tyyppinen teräsbetonisilta 1899, joka purettiin rataa oittaessa talvella 1990-91 (SVT XIX/1899, s. 111; Koponen 1983, s. 28). Silta oli maamme vanhimpia betonirakenteisia siltoja. Perimätieto Klaus Flemingin kuolinpaikasta ei ole todenmukainen, sillä erään aikalaislähteen mukaan Klaus Fleming kuoli Klemeth Erikssonin talossa lähellä Pohjan kirkkoa huhtikuun kahdennentoista ja kolmannentoista päivän välillä ("på Clemeth Erichssons gård vidh Poijo Kyrkie, emellan den 12 och 13 Aprilis", von Koskull 1966, s. 9-10). Ainoa Klemeth Eriksson-niminen vuoden 1596 vuodintileissä mainittu talonpoika asui Hindrabölessä, jonka perusteella von Koskull on Pohjan pitäjän historiassa olettanut Flemingin seurueen olleen matkalla Långträsketin yli kulkenutta talvitietä (von Koskull 1966, s. 7-11).

Rantatie sortui Pohjankurun lahden rannalla mereen 2.10.1860. Sortuman jälkeen pitäjäläiset anoivat valtiolta rahoitusta tien linjaamiseksi kokonaan uudelleen Lillforspottenin pohjoispuolitse. Sortumasta ja ehdotetusta tielinjasta tehtiin tutkimus 1860, jonka mukaan sortuma on oli Pohjankurun itäpuoleisen kallion juuressa inventoidun raunion paikalla (ULMKA, Pohja 247 c 59). Ehdotettu oikaisu ei toteutunut, vaan tie kunnostettiin vanhalle paikalleen (Nordström, Werner E. ja Gunvor 1966, s. 283-285). Huomattakoon, että mt:n 111 linjaus Pohjankurusta Pinjaisiin rakennettiin lähes 1860-luvun alussa ehdotetun linjauksen mukaisesti 1963-66, jolloin Pohjankurusta Lillforsiin vienyt vanha osuus lakkasi yleisenä tienä (SVT XIX/1966, s. 50). Vuoden 1783 rekognosointikarttaan on Rantatien ja Mustionjoen väliin lähelle joen suuta merkitty "Lastage platz". Paikalla oli Fiskarsin ja Mustion ruukkien lastauspaikka ja satama viimeistään 1730-luvulta (KKS 31; Nordström, Werner E. ja Gunvor 1966, s. 36-37).

Stålbackan kautta kiertänyt linjaus sekä Klinkbackan ja Skogängsbron kohdalla inventoidut osin raunioituneet osuudet jäivät syrjään rakennettaessa mt:tä 111 välillä Björnsby-Pohjankuru-Pinjainen vuosina 1963-66. Mt:n 111 osuus pt:n 11065 liittymästä Karjaalle oikaistiin 1965-68, jonka Pinjaisten kautta kiertänyt osuus numeroitiin pt:ksi 11065. Pt 11065 parannettiin Billnäsin sillalta mt:lle 101 (nykyään mt 111) 1983-84 (SVT XIX/1966, s. 50; SVT XIX/1968, s. 60; TIEHA. Hankerekisterikortisto. X-1073/01/83). Mt 1013 pt:n 11065 ja mt:n 111 liittymästä Karjaalle rakennettiin 1965-68 (SVT XIX/1968, s. 60).

#### *Sivutiet Hankoon, Sammattiin ja Tammisaareen*

Pohjan Björnsbystä Elimon kautta Hankoniemelle vienyt tie on merkitty 1783-84 rekognosointikarttaan. Tie raivattiin ja rakennettiin yleiseksi maantiekseksi 1790-luvun alusta lähtien. Tie mainitaan keskeneräisenä 1796 ja valmiina 1799 (KKS 31, 19-18, 10-8; Viertola 1980, s. 50-51).

Pohjasta Fiskarsin ja Antskogin kautta Sammattiin vienyttä kylätietä kaavailtiin Karjaa-Hämeenlinna postitiekseksi 1765-66. Lohjanjärven luoteispuolitse Lohja-Salo tielle ja sieltä Vihdin Pakaselän kautta Vihti-Hämeenlinnatielle vienyt ratsupolku päätettiin raivata 3,6 m tieksi 1781. Tie mainitaan Pohjan pitäjän yleisten teiden jaossa 1781 ja Viertolan mukaan "vastaperustetuksi" 1802 (ULMKA. Tenhola, 264 c 83; Viertola 1980, s. 51-52).



Pinjaisissa Mustionjoen eteläpuolelle haarautunut, Tammisaareen vienyt tie on merkitty 1783 rekognosointikartaan. Tie siltoineen määrättiin yleiseksi maantiekseksi 1787 (KKS 31, 19; Nordström, Werner E. ja Gunvor 1966, s. 161). Pinjaisten ruukin rakentaminen aloitettiin todennäköisesti 1638. Ruukki paloi 1659, mutta rakennettiin uudelleen 1670. Isonvihan jälkeen ruukin toiminta alkoi 1725, jonka jälkeen se laajeni nopeasti. Ruukkia on rakennettu suunnitelmallisesti 1770-luvulta lähtien (von Koskull, W. 1966, s. 191-192; Nordström, Werner E. ja Gunvor 1966, s. 32-34, 82-83, 86).

### **Niinsanottu Alempi maantie Karjaalta Inkoon kautta Siuntion Sunnavikiin. Karjaa, Tammisaari, Inkoo, Siuntio**

#### *Linjaus*

Karjaan keskustassa Rantatien linjaus on hämärtynyt vuosina 1872-73 Hanko-Hyvinkää rataa ja 1896-1903 Turku-Helsinki rataa rakennettaessa sekä taajaman levittyä 1900-luvulla (Karjaa ennen ja nyt, s. 148-152). Vuoden 1783 rekognosointikartan perusteella nykyisen keskustan kohdalla maansillan eteläpuolella oli kuivalla kankaalla laaja Pohjan, Tammisaaren, Lohjan ja Snappertunan suuntiin vievien teiden risteysalue, jonka pohjoiskärki oli maansillan ja eteläkärki Kroggårdin kohdalla (KKS 31-32). Risteysalue kattoi koko nykyisen Karjaan keskustan.

Maansillalta kohti Tammisaarta vienyt tie noudatti suunnilleen nykyisen Maansillantien linjausta Tammisaarentielle. Linjaus kaartaa Tammisaarentienä Vesitorninharjun kaakkoiskuvetta harjun eteläpäässä olleen Kilan kylän alueelle ja edelleen harjuketjun kaakkoisrinteen suuntaisesti Krogarbackenin harjanteen luoteispuolelle (SR10.3.01). Krogarbackenin kohdalla Harjun suuntaisesti Tammisaareen vieneestä tiestä eroaa Alemmalle maantielle vienyt yhdystie kapeahkona kuivaan kangasmaastoon urautuneena sorapohjaisena polkuna, joka katkeaa harjulle kaivettuun sorakuoppaan. Linjaus tulee uudelleen näkyviin sorakuopan eteläreunassa peltoaukealla epämääräisenä sorapohjaisena rauniona, josta osa on tuhoutunut soranoton yhteydessä. Linjaus katkeaa kt:hen 53 ja jatkuu tien eteläpuolen penkereestä mäkeä ylös kaartavana vesakoituneena sorapohjaisena tierauniona. Degerbyn talon itäpuolella raunio muuttuu sorapintaiseksi yksityistieksi. Degerbyn kumpareen kaakkoisrinteestä linjaus eroaa tiestä sorapohjaisena rauniona kaakkoon ja katkeaa mäen juuressa mt:hen 1102 (SR10.3.02).

Degerbystä linjaus noudattaa mt:tä 1102 kumpuilevassa peltomaisemassa Nissbackan talon itäpuolitse Tammisaaren rajalla olevaan metsään. Vuoden 1783 rekognosointikartan perusteella linjaus ylitti metsän pohjoisreunassa mt:llä 1102 olevan kaartein kohdalla olleen mäenrinteen suoraan (KKS 19). Inventoitaessa paikalla kuivassa sorapohjaisessa kangasmaastossa ei havaittu jäänteitä tiestä (SR11.3.01). Linjaus laskeutuu avaralle Rullarsbölen peltoaukealle seuraten mt:n 1102 suuntaisesti laakson itäreunan kallioharjanteen juurta etelään. Tie ylittää harjanneketjun ja laskeutuu jyrkähköä rinnettä Huskvarnin siltapaikan ohi mt:n 110 mukaiselle Alemmalle maantielle. Huskvarnin kohdalla vanha linjaus on sijainnut Huskvarnin ja Alhofin kohdalla hieman mt:n 1102 linjauksen pohjoispuolelle. Osa vanhasta linjauksesta on säilynyt Raaseporinjoen itäranalla Huskvarnin talon sorapintaisena pihatienä. Joen länsipuolella ollut linjaus on kynnety pelloksi (SR11.3.01; SR11.1.01).

Mt:n 1102 liittymästä mt:n 110 suuntaisesti Tammisaarentielle johtanut Alemman maantien osuutta ei inventoitu maastossa. Liittymästä itään kohti Inkoota johtanut Alemman maantien osuus noudattaa mt:n 110 linjausta Fagervikiin pitkän idästä länteen



laskevan Idbäckenin peltolaakson pohjoisrinnettä. Tie ohittaa etelään Snappertunaan ja Raaseporin linnaa kohti haarautuvan liittymän ja nousee jyrkästi Fagernäsin kylänmäelle, jolta linjaus kääntyy koilliseen Grönhammarskogenin metsään (SR11.3.01). Tie noudattaa 25 metrin korkeuskäyrää Granklevin talon kohdalle, jonka pohjoispuolella olevassa kurussa se kaartaa jyrkästi kaakkoon. Kaarteen kaakkoispuolella tie seuraa 25 metrin käyrää Telegrafbergetin eteläpuolelle ja laskeutuu rinteen suuntaisesti alemmas peltoaukean reunaan. Alempi maantie vie mt:n 110 suuntaisesti Tyrvisbron siltapaikalle, jonka luona siihen liittyy Karjaalta Ylemmältä maantieltä mt:n 1103 suuntaisesti tuleva yhdystie (SR11.3.01; Peruskartta 2014 07 SNAPPERTUNA).

Karjaalta Alemmalle maantielle mt:n 1103 suuntaisesti vienyt tie on kadonnut Maansillan ja Krogårdin välillä tunnistamattomaksi. Krogårdissa radan kaakkoispuolella oleva laaja Löwegatanin, Stålmintien ja Krogårdintien muodostama risteyskolmio on jäänne Tammisaaren, Lohjalle ja Alemmalle maantielle johtaneiden teiden risteyksestä. Krogårdin eteläpuolella linjaus risteää kt:n 53 kanssa ja jatkuu mt:ltä 1103 etelään haarautuvana sorapintaisena yksityistienä, jolta se erkanee osin purettuna sorapohjaisena tierauuniona ja katkeaa jyrkähkön mäen juuresta mt:hen 1103 (SR10.1.05). Linjaus jatkuu tien suuntaisesti Finnbackaan, jossa Mankersin talon kohdalla on tien länsipuolella säilynyt osin raunioitunut sorapintainen kaarteen katkelma. Välittömästi katkelman eteläpäässä linjaus erkanee mt:n 1103 itäpuolelle sorapintaisena tilustienä ja kaartaa avarassa peltomaisemassa Borgbergetin kaakkoispuolelle, jossa linjaus hämärtyy talon piha-alueeseen. Grabbakan siltapaikan kohdalla linjaus on havaittavissa nurmettuneena sorapohjaisena rauniona, joka katkeaa siltapaikan eteläpuolella mt:n 1103 luiskaan. Grabbakan 1400- ja 1500-luvuille ajoittuvan yksityisen kivirakennuksen raunio sijaitsee kalliolla linjauksen ja mt:n 1103 itäpuolella (SR10.3.03; SR10.1.06; SR10.4.3.01). Grabbakasta linjaus seuraa kumpuilevassa pelto- ja metsämaisemassa mt:tä 1103 Konungsbölen talon eteläpuolella olevalle Kvarnängenille, jolla tie ylittää kauniissa maisemassa Konungsbölen siltapaikan. Konungsbölestä tie nousee Tammisaaren ja Inkoon rajan suuntaisesti kallioiselle metsäylängölle, jolta linjaus laskeutuu Dordeklintin harjanteen ja Simonsmossenin suon välitse mt:lle 110 Tyrvisbron siltapaikan kohdalla (SR10.1.07; SR11.1.02).

Tyrvisbron luota Alemman maantien linjaus seuraa mt:tä 110 Idbäckenin laakson pohjoisrinnettä Tammisaaren ja Inkoon rajan ohi Svartträsketin pohjoispuolelle, jossa tie kääntyy kallioisen metsänharjanteen yli Fagervikiin Bruksträsketin Storavikenin rantaan. Storavikenistä tie noudattaa mt:n 110 vuonna 1982 museotieksi valittua osuutta Fagervikin ruukin etelä- ja itäpuolitse ylittäen Fagervikin sillalla Bruksträsketistä Fagervikeniin laskevan joen (SR12.3.01). Museoitu osuus päättyy Barölandetiin haarautuvan mt:n 1104 liittymään, josta Alemman maantien linjaus seuraa mt:tä 110 itään. Noin 200 metriä liittymän itäpuolella linjaus ylittää Skvaterbäckin siltapaikan, jonka molemmiin puoliin on havaittavissa sorapohjaisia vanhemman linjauksen raunioiden katkelmia (SR12.3.01).

Skvaterbäckin siltapaikalta linjaus noudattaa mt:tä 110 Harabergetin eteläpuolitse Kvarnkärrin ja Långvikin ohi Marsjön Pistolsvikeniin, jossa tie kaartaa lahden rantaa myöden kauniissa maisemassa kohti Inkoota. Rannassa tien pohjoispuolella on säilynyt noin 200 metrin mittainen sorapohjainen kaarteen katkelma (SR12.3.02). Pistolsvikenistä tie nousee metsäistä kurua Stormossenin suoalueen pohjoispuolitse Signalbergetin eteläkupeelle, jossa on säilynyt noin sadan metrin mittainen sorapintainen yksityistienä käytössä oleva vanhemman linjauksen osuus (SR12.1.08). Signalbergetin kaakkoispuolella linjaus liittyy mt:nä 110 mt:hen 112. Alempi maantie jatkuu välittömästi mt:n 112 itäpuolelta erkanevana sorapintaisena tienä, joka kaartaa Söderkullan pohjoispuolisen mäen yli Gnidanbackaan ja edelleen harjanteen suuntaisesti Bredsiin. Tie laskeutuu



kosteaa kurua Inkoonjoen peltoaukean ja sen eteläpuolisen Kosackbergetin reunaan, jota se seuraa kohti Inkoota ja liittyy Heimgårdin talon itäpuolella pt:hen 11113. Peltoaukean reunassa oleva osuus on paikoin voimakkaasti pengerretty ja maisemallisesti kaunis Inkoon kirkon kohotessa joen takana idässä. Linjaus noudattaa kestopäällystettyä pt:tä 11113 Inkoonjoen ylittävän Vesterkullan siltapaikan yli kirkon pohjoispuolitse pt:n 11114 risteykseen, jossa Alemman maantien linjauksesta erkanee pt:n 11112 ja mt:n 186 suuntaisesti sivutie Mustioon (SR12.3.03).

Risteyksen itäpuolelta Alempi maantie noudattaa pt:tä 11114 Inkoonlahden reunaa Skatuddenin pohjoispuolitse Österkullabäckenin pohjoispuolisen harjanteen reunaan, josta tie laskeutuu Sjöängenin peltoaukealle. Kankaalla Skatuddenin pohjoispuolella linjauksesta erkanee pt:n 11129 ja mt:n 112 suuntaisesti Tähtelän kautta Lohjan kunnan Virkkalaan Ylemmälle maantielle vienyt yhdystie. Sjöängeniltä tie nousee Grindersin ohi Telegrafbergetin Klintbergetin välistä kt:lle 51 (SR12.3.04). Linjaus jatkuu välittömästi kt:n 51 pohjoispuoleisen leikkauksen päältä alkavana kestopäällystettynä metsäauto-käytössä olevana rauniona. Raunio kaartaa kosteassa kangasmaastossa Mossabergetin kaakkoiskuvetta takaisin kt:lle 51 ja erkanee välittömästi sorakuopan reunan suuntaisesti sen itäpuolelle sorapintaisena yksityiskäyttöön jääneenä tienä Nygrannasin talolle. Linjaus on sorakuopan kohdalla paikoin tuhoutunut. Linjaus katkeaa Nygrannasin talon piha-alueeseen ja yhtyy sen koillispuolella osin raunioituneena sorapintaisena pihatienä kt:hen 51 (SR12.3.05).

Nygrannasin talolta avautuu avara maisema Rådkilanjoen peltoaukealle, jossa linjaus erkanee kt:sta 51 joen etelärantaa seuraavana soratienä itään. Tie ylittää peltoaukealla Rådkilan siltapaikan, muuttuu kestopäällystetyksi ja kaartaa päällysteeltään murentuneena tienä Klevbackan eteläpuolitse Stubböleen vievän tien risteyksen ohi takaisin kt:lle 51 (SR12.3.06). Inventoitu linjaus haarautuu kt:n 51 koillispuolelle Braskisin talon liittymän kohdalta sorapintaisena tienä Halvdelsin ja Degerbyn rajalla olevan harjanteen yli Degerbyn peltoaukealle. Harjanteen kohdalla osa linjauksesta on kadonnut mäen päällä olevan talon piha-alueeseen. Linjaus kaartaa Lillängenin peltoaukealla Magasinbergetin kupeeseen, jossa tie on aiemmin tehnyt jyrkähkön mutkan kallion eteläpään suuntaisesti. Suurin osa oikaisutöissä syrjään jääneestä linjauksesta on kynnetty pelloksi. Alempi maantie seuraa tietä Magasinbergetin kaakkoiskuvetta Degerbyn kirkolle, jossa se liittyy lännestä pt:hen 11147 kirkon eteläpuolella (SR12.3.07). Degerbyn ja Siuntion Sunnanvikin välillä linjaus noudattaa pt:tä 11147 lukuunottamatta Kämpackan kohdalla tien koillispuolelle eroavaa laajaa kaarretta, jonka etelä- ja pohjoispäät ovat säilyneet sorapintaisena tilustienä ja keskiosa kynnetty pelloksi. Linjaus ylittää kumpuilevassa maisemassa Kämpackan ja Bilskogin peltoaukeat ja liittyy Sunnanvikin pohjoispuolella mt:tä 115 noudattavaan Ylempään maantiehen (SR12.3.08).

#### *Ajoitus ja Inkoosta Mustioon ja Lohjan Virkkalaan vieneet sivutiet*

Tammisaarentie numeroitiin 1938 osana Hanko-Lohja tietä kt:ksi 53 (Perko 1977, s. 284). Kt 53 perusparannettiin Karjaalla 1964 alkaen välillä Karjaa-Lohja ja 1968-1970 välillä Karjaa-Tammisaari. Tietä on parannettu myös 1950-luvun alussa. Kt:n 53 uusin linjaus rakennettiin 1980-luvun lopulla, jolloin vanha nykyistä Tammisaarentietä noudattava tieosuus lakkasi yleisenä tienä (SVT XIX/1964, s. 44; SVT XIX/1968-1970; SR11.2.01). Nykyisen maantien 1102 linjausta noudattava tie mainitaan yhdystienä Alemmalta maantieltä Tammisaarentielle Karjaan vuoden 1803 yleisten teiden jaossa ja se on merkitty vuoden 1783 rekognosointikarttaan (ULMKA, Karjaa, 354 c 91; KKS 19). Tie julistettiin maantiekseksi vuonna 1929 ja kunnostettiin 1936 mennessä 5,0 metriä



leveäksi, jolloin Krogarbackenin päällä sijaitseva osin sorakuopan tuhoama raunio jäi yleisestä käytöstä (SVT XIX/1936, s. 228-231). Degerbyn kohdalla inventoitu osuus lakkasi yleisenä tienä kt:n 53 ja mt:n 1102 liittymäjärjestelyjen yhteydessä 1980-luvun lopussa (SR10.3.02). Tie oikaistiin Huskvarnin sillan kohdalta 1971-1972 (TIEHA, FA8 2116:1; SVT XIX/1971, s. 23).

Alempi maantie noudatti 1781 ja 1803 tienjakojen perusteella nykyisen mt:n 110 linjausta Inkoosta T:saaren Raaseporiin ja on merkitty 1783 rekognosointikarttaan (ULMKA. Tenhola, 264 c 83; ULMKA. Karjaa, 354 c 91). Tieltä haarautui Karjaan kirkolle ja Ylemmälle maantielle johtanut tie "Tyrväsbron" kohdalla. Mt:tä 1103 on parannettu useaan otteeseen, viimeksi sivuoja avarrettiin louhimalla tietä inventoitaessa keväällä 1991. Tien pohjoispäässä inventoitu osuus on jäänyt syrjään kt:n 53 oikaisun liittymäjärjestelyjen yhteydessä 1980-luvun lopulla (SR10.1.05; SR10.3.03; SR11.1.03).

Alempi maantie numeroitiin 1938 osana Kivenlahti-K:nummi-Inkoo-Snappertuna-Raasepori-tietä A-luokan kantatieksi 51. Numero poistettiin 1940-luvulla, kun Espoon Kivenlahden ja Inkoon Rådkilan välinen osuus jäi Porkkalan vuokra-alueelle. Kantatienä numero 51 oli 1944-56 nykyisen maantien 113 suuntainen tie. Nykyinen Karjaan ja Kirkkonummen Jorvaksen välinen kt 51 rakennettiin eri osuuksina 1966-1972. Tien valmistuttua vanha Siuntion Nordanvikin ja Inkoon kautta kiertänyt linjaus numeroitiin pt:ksi 11147, 11114 ja 11113 sekä mt:ksi 110. Samassa yhteydessä Degerbyssä ja Rådkilassa sekä Nygrannasin ja Mossabergetin kohdalla inventoidut vanhemman linjauksen osuudet jäivät yleisestä käytöstä (TIEHA, FA8 2522:I, V; SVT XIX/1966-1972; Perko 1977, s. 284, 378). Monia mt:n 110 siltoja on parannettu 1970-luvun lopulla, jolloin myös tietä on kohennettu (TIEHA, FA8 3171:12). Degerbyssä Magasinsbergetin eteläpuolella inventoitu niinsanottu Magasinskroken oioittiin 1930-luvulla (TIELUA, Tiet ja sillat V 2/12). Alemman maantien linjausta on oiottu Degerbyn kirkon luona 1935 (TIELUA, Tiet ja sillat V 2/11). Kämpbackan kylän kohdalla inventoitu raunioitunut osuus oikaistiin 1960-62, jonka jälkeen osuus lakkasi yleisenä tienä. Puna-armeija oli aloittanut noin 1,2 km mittaisen kaarteiden oikaisun Porkkalan ollessa vuokra-alueena 1945-56, mutta työ ei ollut valmistunut. Useat pt:illä 11147 Billskogsbackenin yli vievät rummut uusittiin 1958 alkaen ja koko pt 11147 parannettiin 1980-luvun alussa (TIEHA, FA8 749:2; TIELUA, Tiet ja sillat V 2/16; TIEHA, FA8 963:8; TIEHA, FA8 3551:1).

Inkoon kirkolta Mustioon viennyt sekä Inkoosta Tähtelän ja Teutarin kautta Lohjan Virkkalaan Ylemmälle maantielle vienneet tiet mainitaan yleisinä maanteinä ylläpidettävänä 1726, 1728 ja 1779. Tiet on merkitty 1783 rekognosointikarttaan (Brenner 1936, s. 305-306; KKS 21, 20, 32-33). Ylikankaan mukaan Lohjalta Teutarin kautta Inkooseen viennyt tietä on viimeistään 1700-luvulla kutsuttu Linnantieksi, minkä perusteella hän katsoo sen liittyneen Raaseporin linnan rakentamiseen (Ylikangas 1973, s. 71).

Erään tiedon mukaan Alempi maantie Inkooseen kulki Siuntiossa aiemmin hieman Sunnanvikin eteläpuolella yli metsäisten ylämaiden ja rakennettiin inventoidulle paikalleen vasta 1730- ja 1740-luvuilla. Ennen uuden linjauksen rakentamista tie oli vähäankäytetty ja huono, mutta oikaisun jälkeen liikenne vilkaistui (Brenner 1953, s. 459; Brenner 1936, s. 306). Mahdollista 1700-luvun alkupuolella oiottua vanhempaa linjausta ei inventoitaessa voitu paikallistaa historialliselta karttamateriaalilta tai maastosta.

**Niinsanottu Ylempi maantie Karjaalta Lohjan kunnan Kirkniemen kautta Siuntion Sunnanvikiin. Karjaa, Lohjan kunta, Siuntio**

*Linjaus*



Vuoden 1783 rekognosointikartan perusteella Ylemmän maantien linjaus kääntyi Karjaan Maansillalta itään Lohjanharjun kaakkoisrinteelle, jota se noudatti Karjaalta Lohjan Kirkniemeen (KKS 32-33). Koska kuiva sorapohjainen kangas oli helppo ja luontainen kulkureitti, on sen suuntaisesti muotoutunut aikojen kuluessa useita eri polkuja sen mukaan, mihin suuntaan päälinjaukselta käännettiin. Kankaan suuntaisesti Karjaan ja Lohjan välillä kulkevien useiden eriaikaisten polkuteiden vuoksi on Rantatien historiallista linjausta vaikea paikallistaa tarkoin maastossa. Lähdemateriaalin perusteella linjauksen voi kuitenkin katsoa noudattaneen 1930 alussa valtion välittömään hoitoon otetun Karjaan ja Lohjan Kirkniemen välisen Helsinki-Turku maantien osuuden linjausta, joka on otettu myös maastoinventoinnin pohjaksi.

Karjaan taajaman alueella linjaus noudattaa Maansillalta kaakkoon erkanevaa Karjaantietä Keskuskadun liittymään, jonka itäpuolella linjaus on todennäköisesti yhtynyt Teilikujan suuntaisesti pt:hen 11076. Teilikujalla linjauksen risteää Alemmalta maantieltä Tyrvis bron siltapaikalla eronnut linjaus, joka vei edelleen Lärkkullantien suuntaisesti Karjaan kirkolle. Ylemmän maantien linjaus seuraa harjun kupeella pt:tä 11076 Nybyn kestikievaritalon ohi Mjöbolstaan haarautuvan pt:n 11075 risteykseen, jonka koillispuolella linjaus liittyy pt:nä 11075 kt:hen 53 (SR10.4:1.01). Linjaus erkanevaksi kt:n 53 koillispuolelle kohti Meltolan sairaalaa sorapintaisena alusta raunioituneena tienä, jonka kt:n 53 puoleisessa päässä on molemmin puolin tietä kivistä ja betonista valettu portinpylväs. Linjaus katkeaa sairaalaan ja jatkuu sen koillispuolelta kestopäällystettynä, loppuosaltaan sorapintaisena vähän käytettynä tienä, joka liittyy kt:hen 53. Liittymässä on tien molemmin puolin portinpylväät (SR10.3.04).

Ylemmän maantien linjaus seuraa kt:tä 53 Mustioon ja Inkooseen haarautuvan maantien 186 liittymään, jonka koillispuolella se noudattaa Mustion aseman kaakkoispuolitse vievää kestopäällystettyä tietä. Tie vie harjun suuntaisesti kt:lle 53, mutta katkeaa kt:n 53 luoteispuolen penkkaan. Linjaus jatkuu kt:n 53 suuntaisesti Kirkniemen malmia ohi Karjaan ja Lohjan kunnan rajan eroten Suopellon talon pohjoispuolella sorapintaisena tienä Hanko-Hyvinkää radan yli koilliseen. Ylempi maantie seuraa Kohagabergenin eteläreunaa radan luoteiskupeelle, jossa vanha linjaus on hämärtynyt radan rakennustöiden yhteydessä. Katkemia vanhasta linjauksesta saattaa olla säilynyt radan kaakkoispuolella sorapintaisena pihatienä. Rataa rakennettaessa sen luoteisreunan suuntaisesti tehty linjaus on säilynyt voimakkaasti pengerrettyinä, Kohagabergenin kupeelta Pikkujärven kaakkoispään muodostamaan umpituneeseen lahteen laskevana tieraukiona, joka katkeaa Kirkniemen paperitehtaalle kääntyvään sivuraiteeseen (SR13.3.01). Linjaus jatkuu pääradan kaakkoispuolella Munkkivuoren kuvetta seuraavana metsittyneenä rauniona ja katkeaa pt:hen 11087 (SR13.3.02). Tien pohjoispuolella linjaus tulee uudelleen näkyviin sorapintaisena Kuninkaantie-nimisenä tienä, joka kaartaa Kukkumäen eteläpuolitse Tynninharjuntien poikki ja liittyy pohjoisesta kt:hen 53. Liittymän kaakkoispuolella oli inventoitaessa havaittavissa vähäinen raunioitunut linjauksen osuus, joka katkesi kt:hen 53. Muutoin linjaus on hämärtynyt kt:n 53 ja mt:den 113 ja 112 liittymäjärjestelyjen yhteydessä. Linjaus tulee uudelleen näkyviin Ylemmältä maantieltä mt:n 112 ja pt:n 11129 mukaisesti Teutariin ja Inkooseen haarautuneelta sivutieltä erkanevana mt:nä 113 ja ylittää Lohjan kunnan ja Siuntion rajan (SR13.3.03).

Siuntiossa Rantatien linjaus seuraa mt:tä 113 Kokkilan ja Veijansin peltoaukean yli Lappersin metsään ja edelleen Grönkullan ja Gårdsbölen pohjoispuolitse Kyrkån laakson peltoaukeaa Svartbäckiin. Vuoden 1783 rekognosointikartan perusteella tie kiersi aiemmin mt:n 113 eteläpuolelta Vejansin kylän kautta nykyisten Bråskisin, Postisin ja Glasmästarsin talojen kohdalta, mutta linjaus oli inventoitaessa kokonaan kadonnut peltoon (SR14.3.01). Svartbäckissä joen yli Gårdskullaan erkanevan sivutien liittymän kaakkoispuolella on metsäisen mäenkumpareen kupeessa säilynyt vähäinen kestopääl-



lystetty tieräunio (SR14.3.02). Linjaus erkanee Västerbyn lounaispuolitse mt:n 113 kaakkoispuolelle pt:nä 11172 ja liittyy Siuntion kirkolta saapuvaan mt:hen 115 Tjusterängsslättenin peltoaukean reunassa. Tie ylittää peltoaukean ja nousee Tjusteräsketin ja mt:n 115 välisen kallion ja Bollstadin kylän länsipuolitse Siuntion aseman taajamaan, jossa siitä Turku-Helsinki radan eteläpuolella haarautuu Sjundbyn kautta itään Bölessä Vikträskin itäpuolella Rantatien linjaukseen uudelleen yhtynyt sivutie (SR14.3.02; SR14.4:1.01). Ylemmän maantien linjaus seuraa mt:tä 115 Nordanviikiin, jossa siihen yhtyy lännestä pt:n 11147 suuntaisesti saapuva Alempi maantie. Liittymän itäpuolella on säilynyt noin 300 metrin mittainen osin purettu kestopäällystetty tieräunio (SR14.1.06). Inventoitu osuus Lohjan kunnan ja Siuntion rajalta Siuntion Sunnanviikiin on maisemallisesti huomattava.

### Ajoitus

Ylemmän maantien osuus Karjaalta Lohjan Kirkniemen kautta Siuntion Nordanviikiin tuli valtion välittömään hoitoon viimeistään vuoden 1930 alusta (SVT XIX/1931, s. 58 ja 1932, s. 44). Hanko-Lohja tie numeroitiin 1938 kantatieksi 53. Nykyinen mt 113 numeroitiin sotien jälkeen kantatieksi 51 aiemman Espoon Kivenlahdesta Karjaa-Tammisaari tielle vieneen kt:n 51 jäätyä suureksi osaksi Porkkalan vuokra-alueelle. Vuokra-alueeseen kuului myös Siuntion Bollstadista etelään inventoitu mt:n 115 osuus. Kantatiennumero 51 palautettiin Inkoon kautta kulkeneelle Alemmalle maantielle Porkkalan alueen palautumisen jälkeen 1950-luvun lopulla (Perko 1977, s. 284).

Tieosuus Meltola-Karjaa oikaistiin Meltolan sairaalan kohdalla 1928-29, jonka jälkeen sairaalan luona inventoitu osuus lakkasi yleisenä tienä (TIELUA, Tiet ja sillat V 1/17). Kt 53 perusparannettiin 1968-1970 välillä Karjaa-Tammisaari ja viimeksi 1980-luvulla, joiden parannusten yhteydessä pt:nä 11076 ja Mustion aseman kohdalla inventoidut osuudet jäivät syrjään kantatien linjauksesta (SVT XIX/1964, s. 44; SVT XIX/1968-1970). Mt 113 parannettiin Virkkalan ja Siuntion välillä 1978-80 ja Vejansin kohdalla 1980-luvulla (TIEHA, FA8 2965:1; TIELUA, Tiet ja sillat 113/07-09/1975; TIEHA, Hankerekisterikortisto. X-243/01/83). Mt 115 parannettiin välillä Siuntio-Pikkala 1980-luvun alussa, jolloin pt:n 11147 ja mt:n 115 liittymän itäpuolella inventoitu raunio lakkasivat yleisenä tienä ja mt:n 115 linjaus rakennettiin suoraan kt:hen 51 (TIEHA, FA8 2623:1; TIEHA, Hankerekisterikortisto. X-29/01-87).

Vuoden 1783 rekognosointikartan perusteella Ylemmän maantien linjaus kaartui Kohagabergenin kohdalla koilliseen Munkkikallion kupeeseen myöhemmän Hanko-Hyvinkää radan yli (KKS 33). Radan valmistuttua linjaus rakennettiin kulkemaan inventoidun raunion suuntaisesti radan luoteiskuvetta. Tie ylitti radan Munkkikallion luoteispuolella, jonka jälkeen 1872-73 rakennettu linjaus on yhtenäinen rekognosointikarttaan merkityn linjauksen kanssa. Paikalla inventoidut rauniot lakkasivat yleisenä tienä 1968-1970 tehdyn kt:n 53 oikaisun yhteydessä (SVT XIX/1964, s. 44; SVT XIX/1968-1970).

Siuntion tielautakunta selosti 5.5.1926 Uudenmaan läänin maaherralle Siuntion teiden kuntoa useiden valitusten vuoksi. Kevättulvat 1926 olivat tuhonneet kolme rumpua Turun ja Helsingin välisellä maantiellä. Tiellä oli vaikeita mutkia Vikarfallin talon luona, Hundbackenin kaksi peräkkäistä mutkaa, joista toisessa oli vain 15 metrin säde ja 30 metrin näkyväisyys sekä Grönkullan ja Gårdskullan mäet, joissa ei ollut kunnollisia ojia ja maa valui keväisin tielle. Maaherran tiedotettua asiasta Uudenmaan piirille piiri antoi toukokuussa 1926 rahaa rumpujen uusimiseen ja mäkien oikomiseen. Vastauksessaan kesäkuussa 1926 Siuntion kunnanvaltuusto totesi tiellä olevan enemmänkin oiottavia



mäkiä ja huomautti autojen määrän lisääntyvän vuosittain puolella. Kunnan tielautakunta teki liikennelaskennan, josta se ilmoitti kirjeitse maaherralle syyskuussa 1926. Laskennan mukaan tiellä liikkui auto joka neljäs minuutti, usein jopa parinkymmenen matkustajan busseja (TIEHA, FA8 344; SVT XIX/1927, s. 46).

Virkkalassa Ylemmältä maantieltä Lohjan kirkolle haarautunut tie on merkitty 1783 rekognosointikarttaan. Tie vei nykyisen pt:n 11121 suuntaisesti Lohjan kirkolle, jossa se haarautui Laakspohjan ja Vaanilan ohi Nummi-Pusulaan ja Nummenkylän ohi Vihtiin johtaneisiin teihin (KKS 33, 47, 65-66). Nummi-Pusulan kautta vieneeltä tieltä oli yhteys Suomusjärven kautta Salon sillalle vieneeseen tiehen, jota on käsitelty edellä Salon ja Perniön väliseltä Rantatieltä haarautuneiden sivuteiden yhteydessä. Juhani Viertola on ajoittanut tien rakennetun yleiseksi tieksi 1600-luvulla, mutta katsoo Lohjan ja Nummen välillä olleen tien jo keskiajalla. Viertola perustaa arvelunsa Lohjalla Veijolan ja Lempan sin rajamerkinä vuonna 1442 mainittuun "Huovintie"-nimiseen tiehen, jonka hän 1777 Laakspohjan ja Vaanilan välillä mainitun "Huovinsillan" perusteella olettaa suuntautuneen Lohjalta kohti Turkua (Viertola 1974, s. 78; "håffmaen veghn" 9.7.1442 FMU III 2479; "Huovinsilta" mainitaan 1777, Ylikangas 1973, s. 71). Ylikankaan mukaan "Huovinsilta" on Laakspohjan ja Vaanilan rajalla olleesta Myllykoskensäällä käytetty nimi (Ylikangas 1973, s. 71; "quernefors bron" 29.5.1402 FMU II 1152, sama tuomio 7.5.1442 väärällä vuosiluvulla FMU III 2467; "Kvarnforsbro" 14.2.1528, FMU VIII 6409). Rajalla ollut Myllykoskensilta mainitaan 1402 ja 1528. Tie olisi näin noudattanut suurinpiirtein nykyisen mt:n 109 linjausta Saukkolan ja Salon väliselle vt:lle 1. Ylikangas olettaa tien liittyvän nimensä perusteella Raaseporin linnan rakentamiseen ja olleen huovien rakennuttama. Hänen mukaansa tie suuntautui Lohjalta edelleen kohti Siuntiota (Ylikangas 1973, s. 71). On kuitenkin muistettava, että tiestä keskiajalla käytetty nimi Huovintie saattaa johtua yksinkertaisesti tietä liikkuneista huoveista, eikä sen perusteella voi sanoa mitään varmaa tien synnystä tai ajoituksesta.

Siuntion asemalta Sjundbyn kautta Böleen vieneestä tiestä on toisinaan käytetty nimeä Ritaritie. Tie on merkitty 1783 rekognosointikarttaan ja sitä käytettiin paikoin postinkuljetukseen 1700-luvulla (KKS 34; Brenner 1953, s. 480, 459; vrt. SR14.3.04).

### **Siuntion Sunnanvikistä Espoon Bemböleen. Siuntio, Kirkkonummi, Espoo**

#### *Linjaus*

Siuntion Sunnanvikistä Rantatien linjaus jatkuu Alemman ja Ylemmän maantien liittymästä itään Österängenin aukean eteläreunan suuntaisena tienä, joka kaartaa Vikträskin länsirannalta voimakkaasti etelään ja saapuu kumpuilevassa peltomaisemassa Trappbergetin länsikupeelle. Trappbergetilta linjaus erkanee kestopäällystettynä tienä itään, ohittaa vanhan Broändan kylänmäen ja laskeutuu Pikkalan siltapaikalle (SR14.3.03). Paikalla olevan kevyenliikenteen sillan itäpuolelta linjaus nousee kestopäällystettynä tienä ylös joen itäpuoleiselle töyräälle, jolla se yhtyy pt:hen 11227 (SR14.3.03). Inventoitu linjaus noudattaa pt:tä 11227 Kelan seisakkeen ohi Siuntion ja Kirkkonummen rajalle. Bölessä Bysbergetin länsipuolella linjaukseen yhtyy sorapintaisena yksityistienä Ylemmältä maantieltä Siuntion aseman luona eronnut Sjundbyn kautta kiertävä sivutie. Kelan seisakkeesta länteen linjaus on säilynyt pt:n 11227 eteläpuolella sorapintaisena tilustienä, joka katkeaa Turku-Helsinki rataa. Seisakkeen länsipuolella linjaus nousee Bölen peltoaukealta metsäiselle mäkialueelle, jossa Nikukärin itäpuolella on tien eteläkupeessa jyrkähkössä mäessä säilynyt vähäinen umpeenkasvanut kaarteiden raunio.



Kirkkonummen ja Siuntion rajalta tie noudattaa pt:tä 11227 kallioisen metsämaan ja Stormossenin välissä olevan viljellyn juonteen pohjoisreunaa Överbyhyn. Hölkärshagenin länsipuolella linjaus erkanee pt:stä koilliseen rehevöityneenä sorapohjaisena rauniona, muuttuu metsänrinteiden välisessä kurussa sorapintaiseksi tieksi ja liittyy takaisin pt:hen 11227 (SR15.3.01). Linjaus ylittää pt:n 11227 mukaisesti Kvarnbyn Överbyn siltapaikalla ja kaartaa Ravallsin talon rakennusten välistä Finnsbackaan, jossa linjaus erkanee pt:n itäpuolelle Kuninkaantie-nimisenä kevyen liikenteen väyläksi rakennettuna tienä. Linjaus jatkuu Kuninkaantienä ja Vanha Rantatie-nimisenä katuna kallioisen mäen yli ja yhtyy lännestä Kirkkonummen keskustan kävelykatualueeseen (SR15.3.02).

Kirkkonummen kirkon eteläpuolella linjaus tulee näkyviin itään suuntautuvana katuna ja nousee pt:n 11253 suuntaisesti Jolkbybergenin kallioiselle harjanteelle. Mäen länsikuppeessa tien eteläreunassa on säilynyt vähäinen kevyen liikenteen väyläksi rakennettu vanhemman linjauksen osuus. Linjaus noudattaa pt:tä 11253 Heikkilän pohjoispuolitse Oxkärretin peltonotkelman länsireunaan, jossa Rantatiestä erkanee pt:n 11247 suuntaisesti Porkkalaan vienyt tie. Porkkalantiehen liittyy kt:n 51 eteläpuolella Jolkbyssä kaakoon eronnut, nykyisin Turku-Helsinki radan katkaisema liittymätie (SR15.3.03). Rantatie vie Kvisin sairaalan ja Bredbergetin välisen kurun luoteisrinnettä Kvisin peltoaukealle ja erkanee pt:n 11227 koillispuolelle sorapintaisena peltoaukean pohjoisreunaa kaartavana tienä. Tien kääntyessä takaisin pt:lle 11227 linjaus erkanee tien itäpuolelle vähäkäyttönä sorapintaisena rauniona ja hämärtyy kumpareen takana kerrostalon pihalueeseen. Linjaus tulee uudelleen näkyviin pihan kulmasta koilliseen suuntautuvana tierauniona, muuttuu sorapintaiseksi pihatieksi ja liittyy Jorvaksessa lännestä pt:hen 11311 (SR15.3.04).

Jorvaksesta linjaus noudattaa pt:tä 11311 Gillobackaträsketin ja Espoonlahden välisen Sundetin peltoaukean luoteisrinnettä Masalan ja Luoman ohi Kirkkonummen ja Espoon rajalle ja edelleen Mankkiin, jossa se risteytyy mt:n 113 kanssa. Kenneth Lönnqvistin syksyllä 1990 inventoima Luoman ja Mankin välinen osuus oli inventoitaessa toukokuussa 1991 parannettavana. Osin raunioitunutta sorapintaista linjausta on säilynyt Kirkkonummen ja Espoon rajan luoteispuolella Villa Råbäckin puistoalueella. Rauniossa ja sen kaakkoiskuppeella olevassa tielinjassa tehtiin arkeologinen kaivaus syksyllä 1990 (SR16.3.01; Lönnqvist 1990a-d).

Mankissa linjaus jatkuu mt:n 113 koillispuolella nousten pt:n 11311 suuntaisesti Finnsinmäelle, jonka laella tie ohittaa itäpuolelta Finnsin vanhan kestikievaritalon. Kestikievaritalon koillispuolella linjauksesta erkanee luoteeseen Vanhan Finnsintien, mt:den 113 ja 1131 ja vt:den 1 ja 2 suuntaisesti Haapajärven kautta Nummelaan ja Vihtiin ja edelleen Suomensjärven kautta Saloon vienyt ns. Ylinen Uudenmaantie. Rantatien linjaus kaartaa Finnsin pohjoispuolella olevan harjanteen länsirinnettä Järvikyläntien liittymään, josta linjaus jatkuu Espoonkartanon vanhan krouvirakennuksen eteläpuolitse Espoonkartanon silloille. Kartanon kohdalla linjaus ylittää pt:n 11311 mukaisesti Mankinjoessa olevan saaren länsipuolella olevan Sägbron museosillan ja itäpuolella tien eteläreunassa olevan muuratun myllyrakennuksen kohdalla olevan Qvarnbron sillan, kaartaa kartanon puistoalueen halki kaakkoon ja ylittää ennen kt:n 50 alikulkua olevan Brinkbron siltapaikan (SR16.3.02). Kt:n 50 alitettuaan linjaus seuraa pt:tä 11310 Kauklahteen, jossa se erkanee tien itäpuolelle kestopäällystettynä kevyelle liikenteelle rakennettuna Erik Bassentienä liittyen takaisin pt:hen 11310 Espoonjoen laakson luoteisrinteellä. Linjaus seuraa pt:tä 11310 Mikkellä, jossa se haarautuu tien koillispuolelle Mikkäläntie-nimisenä katuksi liittyen Muuralassa takaisin pt:hen 11310 ennen pt:n 11357 risteystä.



Muuralassa pt:n 11357 koillispuolella Rantatien linjaus erkanee Espoon kirkolle vievästä Pappilantiestä pohjoiseen haarautuvana Muuralantienä. Katkelma linjausta on säilynyt sorapintaisena pihatienä liittymän koillispuolella. Linjaus katkeaa Espoontiehen ja tulee uudelleen näkyviin sen pohjoispuolelta koilliseen suuntautuvana sorapohjaisena rauniona, joka yhtyy Muuralankumpu-nimisenä katuna Muuralantiehen. Linjaus kaartaa Muuralantienä voimakkaasti itään, liittyy Espoontiehen ja jatkuu laajaan vt: 1 ja Espoontien liittymään (SR16.3.03; SR16.3.04). Ennen liittymää linjaukseen yhtyy luoteispuolelta Pappilantienä, Kirkkotienä ja Lehtimäentienä Espoon kirkon eteläpuolitse kiertävä sivutien linjaus (SR16.3.04). Vt:n 1 liittymän koillispuolella inventoitu linjaus jatkuu Espoontien suuntaisesti Glomsin mäelle, jolta se haarautuu mt:n 118 suuntaisesti Bemböleen.

#### *Ajoitus ja Sivutie Porkkalaan*

Tieosuus Kirkkonummen ja Siuntion rajalta länteen tuli valtion välittömään hoitoon vuoden 1930, osuus Espoon ja Kirkkonummen rajalta Siuntion rajalle vuoden 1927, osuus Finns-Kirkkonummen raja vuoden 1924 ja osuus Helsinki-Finns vuoden 1921 alusta (SVT XIX/1921, s. 31; SVT XIX/1924, s. 42; SVT XIX/1931, s. 58; SVT XIX/1932, s. 44). Jorvaksen ja Siuntion Sunnanvikin välinen osuus numeroitiin 1938 osana Stensvik-Kirkkonummi-Inkoo-Snappertuna-Raasepori-tietä kt:ksi 51. Stensvikin länsipuolinen tieosuus oli Porkkalan vuokra-aluetta 1945-56. Nykyisen kt:n 51 osuus Jorvas-Pikkala valmistui 1966, jonka jälkeen inventoitu vanha linjaus numeroitiin pt:ksi 11227 ja 11253 (TIEHA, FA8 2522:I, V; SVT XIX/1966-1972; Perko 1977, s. 284, 378). Mt 115 parannettiin välillä Siuntio-Pikkala 1980-luvun alussa, jolloin vanha Sunnanvikistä kt:lle 51 vienyt tieosuus lakkasi yleisenä tienä. Pikkalan sillan paikalle rakennettiin kevyen liikenteen silta 1980-luvulla (TIEHA, FA8 2623:1). Sillan luota liikennöitiin säännöllisesti Helsinkiin höyrylaivalla 1884-1904 (Brenner 1953, s. 490-491).

Pt 11227 parannettiin Siuntion Bölessä 1972 (TIELUA, Tiet ja sillat V 1/47). Koko pt 11227 parannettiin ja oiottiin 1970-luvun lopussa, jolloin Kirkkonummella inventoitu Kuninkaantien ja Vanhan Rantatien mukainen osuus jäi syrjään pt:n linjauksesta (TIELUA, Tiet ja sillat 11227/01-02/1976). Kelan pysäkin kohdalla ollut tasoristeys todettiin Uudenmaan piirin 1936 tekemässä tutkimuksessa vaaralliseksi. Näkyväisyys tien oikealle puolelle Helsinkiä kohti tullessa oli vain noin 30 metriä, minkä vuoksi monen auton oli täytynyt ajaa ojaan välttääkseen törmäyksen junan kanssa (TIELUA, Tiet ja sillat V 1/8). Kelan kohdalla ollutta vaikeaa kaarretta on oikaistu viimeksi ylikulkusiltaa tehtäessä 1980-luvun loppupuolella (TIEHA, Hankerekisterikortisto, X-459/01/86). Ennen Böleä Fågelvikissa ollutta kallion kiertänyttä vaikeaa mutkaa suoritettiin hieman ennen Kustaa III:n eerikinretkeä 1775 (Brenner 1953, s. 458).

Kirkkonummen Hölkärrshagenin lounaispuolella inventoitu osuus on ns. Krokobron mutka, jonka oikaisu valmistui marraskuussa 1936. Oikaisusta on suunnitelmakartta vuodelta 1931. Krokobro-nimistä siltaa ei mainita Kirkkonummen sillanjakoasiakirjoissa eikä vuoden 1931 suunnitelmakarttaan ole merkitty vanhalle linjaukselle kookkaita rumpuja. Inventoitaessa kahden metsänrinteen välisessä kurussa olevassa jyrkähkössä kaartessa oli vähävirtauksinen uudehko betonirengasrumpu. Krokobro merkitsee mutkassa olevaa siltaa, joten nimen perusteella kosteahkossa kurussa on saattanut olla varhemmin silta tai todennäköisemmin kivistä tai puusta ladottu porras (TIEHA, FA8 182:4; TIELUA, V:1/5).

Kirkkonummen Jolkbyn kohdalla nykyisellä pt:llä 11253 olleita vaikeita mäkiä madallettiin 1929-1931, jolloin tie rakennettiin mäkien kohdalta 6,0 m leveäksi maantieksi. Mäkiä



madallettiin uudelleen 1982-83, kun pt 11253 parannettiin ja varustettiin kevyen liikenteen väylällä Kirkkonummen keskustan ja Killinmäen välillä. Killinmäen ja Masalan välinen osuus on parannettu 1989 (TIELA, FA8 182:4; TIELUA, V:1/9-10; SVT XIX/1932, s. 62; TIELUA, Tiet ja sillat, 11253/01/1978; TIEHA, Hankerekisterikortisto X-224/01/89).

Espoon Finnsin kohdalla ja sen lounaispuolella olleita vaikeita mäkiä madallettiin 1867-68. Helsingin pitäjän rajan ja Finnsin kestikievarin välisen tieosuuden makadamomisesta tehtiin tutkimus 1886-88. Makadamoitaessa tielle levitettiin pieniä kiviä ja märkää savea sisältävä seos, joka hakattiin nuijalla kiinteäksi (Lahti 1975, s. 76; SVT XIX/1886, s. 77; SVT XIX/1888, s. 68, 80-81; Viertola 1974, s. 186). Pitäjänmäen ja Kirkkonummen rajan välinen osuus parannettiin ja sepelöitiin 1922-1926 (SVT XIX/1922, s. 36; SVT XIX/1926, s. 52). Espoonkartanon ja Kirkkonummen Jolkbyn välistä mäkistä tieosuutta suunniteltiin oioittavaksi 1931 lähtien, sotien jälkeen suunnitelmasta toteutui osuus Jorvaksen risteyksestä Jolkbyhyn 1958-59, missä yhteydessä Kirkkonummen Kvisissä inventoitu osuus lakkasi yleisenä tienä (TIEHA, FA8 105:16). Maantie Helsinki-Jorvas (Länsiväylä) rakennettiin 1933-39 ja nykyisen valtatie 1 osuus Espoo-Vihti valmistui 1934, jonka jälkeen Bembölen ja Jorvaksen välinen vanha Rantatien linjauksen osuus jäi syrjään kaukoliikenteeltä (Perko 1977, s. 103-104, 109). Espoon Villa Råbäckin luona inventoitua tierauuniota ei ole merkitty 1931 suunnitelma-karttaan. Raunioitunut osuus, jolla arkeologinen tutkimus tehtiin, lienee lakannut yleisenä tienä 1922-1926 parannuksen yhteydessä, viimeistään ennen vuotta 1931.

Helsinki-Espoo maantie rakennettiin ns. Topeka asfalttibetonitiekse 1928-33. Kt 50 (Kehä III) osuus Vestersundom-Bemböle rakennettiin 1962-64, Bemböle-Jorvas 1965 mennessä, jonka jälkeen vanha linjaus numeroitiin pt:ksi 11311 ja 11310 ja jäi syrjään päälinjauksesta (Perko 1977, s. 102, 380-381).

Kirkkonummelta Porkkalaan vienyt tie on merkitty 1783-82 rekognosointikarttaan (KKS 34-35, 22-23, 15). Voionmaan mukaan tie on ollut olemassa viimeistään 1600-luvun alussa (Voionmaa 1893, s. 109). Porkkalan kautta alettiin kuljettaa postia Tallinnaan viimeistään 1640. Reitti on selostettu Hämeen ja Uudenmaan läänin vuoden 1641 läänintilissä, jonka mukaan linjaus noudatti vanhaa Porkkalasta Suomenlahden yli Tallinnaan viennyt kulkureittiä, jolla talonpoikaistuodot jo ennestään olivat tehneet kyytejä (Pietäinen 1 1988, s. 44; Voionmaa 1893, s. 109). Porkkalan kautta Tallinnaan vienyt reitti on muotoutunut viimeistään 1560-luvulla Viron valloittamisen yhteydessä ja Baltian sotien aikana 1500-luvun loppupuolella, jolloin Porkkalan kautta kuljetettiin joukkoja Viroon. Kuljetuksesta huolehti viisi Kirkkonummen Kantskogin ja Bärgröströmin verokuntien taloista muodostettua venekuntaa, joihin jokaiseen kuului kuusi taloa. Verokunnista käytettiin nimitystä "färjebol", lauttabolit. Kuningas Juhana III myönsi verokuntien taloille kahden vuoden verovapauden marraskuussa 1578 ja vapautti ne kokonaan veroista ja päivätoista heinäkuussa 1582, mikä ilmentänee reitin lisääntynyttä käyttöä. Reitti oli olemassa ainakin 1574, jolloin 40 henkeä odotti kaksi kuukautta ylipääsyä Porkkalan alueella (Fleege 1901, s. 10-12).

Espoossa vanhan Muuralan kylän itäpuolella Rantatiestä eronnut, kirkon kautta Lehtimäkeen vienyt tie on saattanut olla vaihtoehtoinen vanhempi Rantatien linjaus, mutta todennäköisemmin paikallisreitti Rantatien ja kirkon välillä. Linjaus on merkitty 1782 rekognosointikarttaan (KKS 35). Syyskuussa 1700 Bembölen, Karvasmäen ja Lehtimäen talolliset valittivat Lehtimäen ja kirkon välisen tien olevan liian raskas heidän yksinään hoidettavaksi. Kihlakunnanoikeus katsoi tien kaikkien Lehtimäen suunnan asukkaiden kirkkotieksi, jolloin muidenkin oli osallistuttava sen ylläpitoon. Hagar Nikanderin mukaan tästä Ns. "Lövkullan reitistä" kiisteltiin myöhemminkin usein. Osuus oli upottavalla maalla ja vilkkaassa käytössä (Nikander, Hagar 1984, s. 102). Peruskartan perus-



teella kirkon kautta vieneen tien ja Rantatien korkeusvaihtelut ovat lähes yhtenevät, mutta Espoonjoen rannan maaperä kirkon ja joen välissä on ollut todennäköisesti Rantatien linjauksen maastoa pettävämpää, mikä on tehnyt tien kunnossapidosta vaikeaa (Peruskartta 2032 12 ESPOO, 1981).

### **Espoon Bembölestä Vantaan Hakkilaan. Espoo, Helsinki, Vantaa**

#### *Linjaus*

Rantatien päälinjaus erkanee Bembölen itäpuolella mt:n 118 koillispuolelle haarautuvana pt:nä 11369 kohti Helsningin pitäjän kirkkoa. Ennen liittymää erkanee mt:n 118 pohjoispuolella olevan Bellin kestäkievarirakennuksen kohdalta Glimsintien suuntaisesti kaakkoon kohti Helsinkiä vienyt linjaus (SR16.3.05). Päälinjaus seuraa pt:tä 11369 Glimsinjoen koillispuolista rinnettä Myllykylään, jossa linjaus erkanee pt:n itäpuolelle Träskändan kartanon puistoon vievänä sorapintaisena puistotienä. Tie ylittää puistossa Kvarnbyån, nousee joen kaakkoispuolisen töyrään yli Träskändan puistotielle ja liittyy sen pohjoispuolelta erkanevana Heiniemenpolkuna lounaasta Kolkekannaksentiehen (SR16.3.06). Linjaus vie Kolkekannaksentien mukaisesti Pitkäjärven ja Lippajärven välisen kannaksen kaakkoisreunaa Lähderantaan, jossa se muuttuu Pitkäjärventieksi ja laskeutuu Pitkäjärven Källstrandsvikeniin. Källstrandsvikenistä linjaus haarautuu sorapintaisen Pitkäjärvenranta-nimisen tien ja Jupperintien suuntaisesti Pitkäjärven kaakkoisrantaa Espoon ja Vantaan rajalle, jossa se muuttuu Ainontieksi ja vie peltoaukean yli Hämeenkylässä hämärtyen Ainonkuja-nimisenä katuna kt:n 50 ja mt:n 120 risteysalueeseen (SR16.3.07).

Inventoitu linjaus tulee uudelleen näkyviin risteyksen koillispuolella Petikontienä, joka muuttuu kestopäälystetyksi kevyenliikenteenväyläksi ja alittaa kt:n 50. Osa linjauksesta on tuhoutunut alikulkua tehtäessä. Linjaus jatkuu kt:n 50 itäpuolelta peltoaukean reunassa Matkatienä, joka liittyy Vantaan voimalaitoksen itäpuolella Raappavuorentiehen. Vantaan voimalaitoksen ja sen koillispuolella olevan Sanomala II:n kohdalla linjaus on täysin tuhoutunut kalliota louhittaessa. Linjaus tulee uudelleen näkyviin Sanomala II:n koillispuoleisen kallionleikkauksen päältä erkanevana sorapintaisena tiepenkereenä, joka yhtyy notkelmassa sorapintaiseen Mensaksenpolkuun ja katkeaa inventoitaessa toukokuussa 1991 rakenteilla olleeseen Kivivuorentien kallioleikkaukseen. Sanomala I:n luoteispuolella näkyviin tuleva linjaus kaartaa sorapintaisena Isontammentienä koilliseen ja hämärtyy Isontammentien koillispäässä kt:n 50 ja vt:n 3 liittymäalueeseen (SR17.3.01).

Liittymän itäpuolella Rantatie ylittää Kuninkaantien suuntaisesti Qvarnbackan sillan ja Vantaankosken. Vanhempi siltapaikka on sijainnut noin sata metriä sillasta pohjoiseen, jossa joen itärannalla on säilynyt siltapaikalta metsäisen kallion reunaa Kuninkaantielle kaartava sorapintainen osin raunioitunut tieosuus. Kosken länsirannalla vanha linjaus on kadonnut. Sillan vanhalla paikalla on patorakennelma (SR17.1.03). Inventoitu linjaus kaartaa Kuninkaantien mukaisesti Vantaanjoen pohjoisrantaa Viinikkalan peltoaukean halki Voutilaan ja yhtyy Mitbäcksbron siltapaikan kohdalla pt:hen 11453. Vantaankosken itäpuolella tien ja joen välissä on säilynyt mahdollinen viemäriksi tai kaukolämpöverkoksi kaivettu raunioitunut sorapohjainen linjauksen osuus, joka päättyy Viinikkalaan erkanevan tien liittymään. Viinikkalan peltoaukealla oleva osuus on maisemallisesti kaunis (SR17.3.02). Voutilasta linjaus jatkuu pt:n 11453 suuntaisesti Ylästön metsäisen harjanteen halki Tolkinkylän ja Veromiehenkylän väliselle peltoaukealle ja edelleen Veromiehenkylän itäpuolella pt:stä 11453 itään erkanevana Nilsaksenpolkuna kohti Helsingin



pitäjän kirkkoa. Linjaus katkeaa Nilsaksenpolun ja sen jatkeena olevan Valimokujan itäpäässä mt:hen 145 ja jatkuu tien itäpuolella Helsingin kirkonkylässä Kirkonraittinimisenä kujana, joka liittyy Helsingin pitäjän kirkon länsipuolella Kuriiritiehen (SR17.3.03; SR17.4.3.01). Kirkon länsipuolella oleva Kirkonraitin ja Kuriiritien liittymä on jäänne risteyksestä, jossa Rantatien linjaukseen yhtyivät Tuusulan kautta Hollolan ja Hämeenlinnan seuduilta tulevat tiet ja Helsingin kaupunkiin vienyt tie (KKS 51).

Pitäjän kirkolta linjaus jatkuu Kuriiritienä kt:n 50 ali Viertolaan, jossa tie ylittää Tikkurilan purosillan paikan ja vie Keravanjoen pohjoisrantaa Tikkurilan taajaman ja Helsinki-Hämeenlinna radan poikki Hakkilaan. Tie ylittää Keravanjoen Hakkilan vanhalla siltapaikalla, josta on käytetty myös nimeä Tikkurilan jokisilta. Kuriiritiellä olevan nykyisen sillan pohjoispuolella olevan vanhan kivisen holvisillan molemmin puolin on säilynyt osa vanhempaa linjausta Kuriiritien oikaisun yhteydessä rakennettuna kevyen liikenteen väylänä. Kuriiritien kt:n 50 ja Viertolan välinen osuus Rantatiestä on numeroitu pt:ksi 11553 ja Helsinki-Hämeenlinna radan ja Hakkilan siltapaikan välinen osuus pt:ksi 11573 (SR17.1.09). Linjaus jatkuu Hakkilan sillalta Kuriiritien suuntaisesti Kuninkaalaan, jossa tiestö on muodostanut kuivalla kankaalla laajan risteysalueen. Pitäjänkirkolta tullut linjaus jatkuu Kuriiritienä liittyen Hakkilan vanhan kestikievaritalon kohdalla Vanhan Porvoontien mukaiseen pohjoisesta Rantatien linjaukselta Helsinkiin vievään tiehen (SR17.4.1.01). Varsinainen Rantatien linjaus eroaa Kuriiritiestä Hakkilan siltapaikan itäpuolella harjun suuntaisesti koilliseen haarautuvana sorapintaisena tienä ja katkeaa noin 600 metrin päässä teollisuusalueeseen ja Vanhan Porvoontien, vt:n 4 sekä mt:den 140 ja 1375 liittymäalueeseen.

#### *Ajoitus*

Espoon Bembölen ja Vantaan Hakkilan välinen vanha Rantatien osuus muotoutui Helsingin kaupungin perustamisen jälkeen 1500-luvun lopulla ja 1600-luvun alussa kaupungin ohittavaksi sivutiekse. Tietä käytettiin paikallisliikenteen ohella kaupungin ohi suuntautuvassa kaukoliikenteessä. Pitäjänkirkon kautta vievä tie mainitaan Biurmanin 1776 ja Hagströmin 1807 ilmestyneissä reittiselosteissa vaihtoehtoisena reittinä niille, joiden ei tarvitse asioida Helsingissä (Biurman 1776, s. 47; Hagström 1807, s. 423). Tie yritettiin lakkauttaa, sillä Helsingin pitäjän pitäjänkuvauksen laatinut maanmittari C.P. Hagström kertoo kenraaliluutnantti A.M. Sprengtportenin kieltäneen Bembölen ja Helsingin pitäjän kirkon välisen tien käytön 1772 (Hagström 1775, s. 63-64). Perusteet olivat luultavasti strategisia, sillä 1741-42 sota oli ratkennut lopullisesti kesällä 1742 kun Malmilta Kampin nummelle leiriin vetäytyneiden ruotsalaisten joukkojen oli pakko antautua venäläisten koukattua toista vanhaa polkua heidän selustaansa Pikku-Huopalahteen (esim. Hülphers 1760, s. 46). Hagström kirjoitti kuvauksensa 1775 ja mainitsee, ettei tie ollut kiellon jälkeen tullut käyttöön. Tietä ei purettu, sillä koko Bembölen ja Hakkilan välinen linjaus on merkitty 1780-82 rekognosointikarttaan (KKS 35-36, 50-51). Reittiselosteiden perusteella kiellon vaikutukset olivat lyhytaikaisia ja vanhan linjauksen käyttö elpyi nopeasti.

Bembölen ja Hakkilan välisen vanhan Rantatien käyttöön ovat vaikuttaneet suuresti 1960-luvulta 1980-luvulle Helsingin seudun taajamien levitessä tehdyt liikenne- ja ratkaisu- ja Aiemmin tie oli säilyttänyt vähäisiä poikkeuksia ja 1930-luvulla uudelleen rakennettuja Turkuun, Hämeeseen ja Porvooseen suuntautuneiden kaukoreittien liittymäjärjestelyjä lukuunottamatta vanhan linjauksensa. Viime vuosisadalta lähtien liikenteeseen on vaikuttanut 1862 käyttöön otettu Tikkurilan asema, jota käyttivät Helsingistä Espoon ja



Sipoon suuntaan huviloihinsa matkanneet säätyläiset. Asema sijaitsi Helsinki-Hämeenlinna radalla Rantatien varressa (Gardberg 1990, s. 31).

Helsingistä säteittäisesti lähtevistä kaukoreiteistä, myöhemmistä valtateistä, valmistui nykyisen valtatie 1 osuus Espoo-Vihti 1934 (Perko 1977, s. 103-104, 109). Helsinki-Porvoo tie tuli valtion välittömään hoitoon eri osuuksina 1924-1930 ja sitä oitottiin Helsingin pitäjän alueella kymmenen kilometrin matkalta 1927 (SVT XIX/1932, s. 44; SVT XIX/1926, s. 52). Nykyinen mt:ksi 1535 ja 170 numeroitu Helsinki-Porvoo valtatie rakennettiin 1933-35 (Perko 1977, s. 104-105; TIEHA, FA8 173:23). Bemböle-Vantaa mt:n mäkiiä alennettiin Järvenperässä 1932. Kt 50 (Kehä III) osuus Vestersundom-Bemböle rakennettiin 1962-64 (SVT XIX/1932, s. 54; Perko 1977, s. 380-381). Kt:n 50 sai nimen Kehä III virallisesti 5.6.1972, jolloin Helsingin seudun tieneuvottelukunta hyväksyi pääkaupunkiseudun poikittaisliikennettä välittävien pääteiden, ns. kehäteiden nimityksiksi Kehä I, Kehä II ja Kehä III. Nimiä oli jo käytetty kartoissa ja viitotuksessa (Paikkala 1989, s. 27). Kt:n 50 valmistuttua inventoitu linjaus jäi syrjään pääliikenteeltä.

Träskändan kartanon kohdalla oleva linjaus on oikaistu varhain 1800-luvulla. Kartanon paikalla oli 1500-luvun lopulla neljän talon kylä, joka sulautui suurtilaksi 1795-1814. Rantatien linjaus vei 1800-luvun alkupuolella muodostetun puiston läpi vuoteen 1839, jolloin Träskändan kartanon ja puiston länsi- ja pohjoispuolitse kiertävä, nykyisten Kuninkaan- ja Kolkekannaksenteitä seuraava linjaus siltoineen valmistui. Vanha linjaus jäi puistokäytäväksi. Puisto rauhoitettiin 1961 (Härö, Erkki 1984. Kohteet 251-259). Nykyisellä Kolkekannaksentiellä puiston pohjoispuolella oleva Träskändan teräspalkkisilta rakennettiin 1932 (SVT XIX/1932, s. 172).

Vantaankosken ylittävä Qvarnbackan silta on rakennettu 1875. Vuoden 1781 rekognosointikartan perusteella tien linjaus kulki aiemmin hieman pohjoisemmassa ylittäen kosken myöhemmän patorakennelman kohdalla ja jatkui joen itärannalla inventoidun raunion suuntaisesti kaakkoon (KKS 50). Patorakennelma liittyy 1882 perustettuun villatehtaaseen ja myllyyn. Kosken rannalla toimi 1836-60 Vantaan rautaruukki. Koskessa on ollut myllyjä todennäköisesti jo keskiajalla (Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja B22-1986. Vantaa 4.08). Tikkurilan jokisillan vanha kiviholvisilta muutettiin kevyen liikenteen sillaksi 1980-luvun lopulla, jolloin Kuriiritielle rakennettu uusi silta valmistui (TIEHA, FA8 3468:1; FA8 3404).

#### *Espoon Bembölestä Helsingin kaupungin kautta Vantaan Hakkilaan vienyt linjaus ja sivutie Hämeeseen*

Espoon Bembölestä Helsinkiin vienyt linjaus erkanee Rantatien vanhasta päälinjauksesta Bellsin entisen kestiekivaritalon kaakkoispuolella mt:stä 118 kaakkoon alusta kevyenliikenteenväyläksi rakennettuna Glimsintienä, joka ylittää peltonotkelmassa Bembölen sillan ja nousee rinnettä koillisesta ohi Glimsin ja Ersin kestiekivaritalojen. Linjaus katkeaa Glimsintien päässä umpikujaan ja tulee uudelleen näkyviin Jorvin sairaalan eteläpuolitse kiertävänä mt:nä 1181 ja sen eteläpuolisena kestopäällystettynä rauniona (SR16.3.05). Linjaus liittyy mt:n 1181 suuntaisesti Vanhaan Turuntiehen ja jatkuu edelleen Vanhan Turuntien, Kuusiniemenmäen ja Törmaniityntien suuntaisesti Viherlaaksoon, jossa se yhtyy Rajamännynahde nimisen kadun kaakkoispuolella mt:hen 118. Liitymästä itään on mahdollista vanhempaa linjausta säilynyt epämääräisenä sorapohjaisena urana metsäisen Viherkallion eteläjuuressa mt:n 118 pohjoispuolella. Linjaus jatkuu mt:n 118 suuntaisesti Leppäsillan ja Kilon kartanon pohjoispuolisen peltoaukean reunaa Leppävaaraan, jossa se tien pohjoispuolelle jäävän vanhan Kilon krouvin



kumpareen kaakkoispuolella erkanee Vanha maantie-nimisenä tienä Gransinmäen yli Leppävaaraan. Gransinmäellä linjaus ohittaa tien eteläpuolelle jäävän vanhan Gransin kestikievaritalon (SR16.1.10; SR16.4:1.05; SR16.1.11). Leppävaarassa linjaus vie Vanhan maantien ja Läkkipänsäkadun suuntaisesti Valurinkujalle, katkeaa mt:hen 101 (Kehä I) ja jatkuu sen eteläpuolelta Muistokujan ja Hannu Olavinpojantien suuntaisesti mt:lle 118. Linjaus ohittaa mt:n 118 suuntaisesti etelästä metsäisen Puustellinmäen ja jatkuu mt:n 118 suuntaisesti Helsingin kaupungin rajalle.

Helsingin kaupungin alueella vanhan linjauksen paikantaminen katuverkostosta on erittäin vaikeaa. Historiallisessa karttamateriaalissa Helsingin alueen tiestö on esitetty tarkimmin 1780-1782 rekognosointikartassa ja 1700-luvun loppupuolelle ajoittuvassa Ruotsin valtionarkistossa säilytettävässä kartassa, jossa päätiety on nimetty kulkusuuntien mukaan (RA. Klinckows saml. IV, Finl. be 2-4). Riksarkivetin kartan mukaan Bembölestä Porvooseen vieneestä tiestä, "Wäg från Bemböle till Borgå", eronnut Uusi Turusta tuleva maantie, "Nya Landsväg från Åbo", vei rekognosointikartan perusteella edelläkuvatus linjauksen suuntaisesti nykyiselle Helsingin kaupungin rajalle ja Huopalahteen. Iso-Huopalahden pohjoispuolella tiestä haarautuivat Konalassa yhtyvät nykyisten Kyläkirkontien ja Konalantien suuntaiset sivutiet, jotka Konalassa haarautuivat edelleen Rantatien linjaukselle Hämeenkylässä ja Kaarilan kautta Martinkylään ja Vantaankoskelle sekä Vantaanjoen etelärantaa Haltialaan ja joen yli Helsingin pitäjän kirkolle (KKS 36. 50). Riksarkivetin 1700-luvun loppupuolen karttaan on merkitty "Ridväg till Kyrka", ratsutie kirkolle Huopalahdesta Tuomarinkylään. Helsingin rajalta linjaus jatkuu nykyisen Turuntien suuntaisesti Kaupintien risteykseen ja kaakkoon kohti Haagan aluetta.

Tämän tutkimuksen yhteydessä ei ole mahdollista laajemmin puuttua Helsingin pitäjän ja Huopalahden ja Kaarelan-Hämeenkylässä-Vantaankosken alueen paikallistieverkon ikään, mutta on syytä todeta, että Helsingin kaupungin museo teki kesällä 1991 Kaarelan-Haltialan-Pitäjän kirkon välisellä nykyisellä Kuninkaantammentiellä valaistustöiden yhteydessä inventoinnin ja kaivauksen, jossa löytynyt tierungon poikki kaivetun ojan päälle asetettu lankkuporras antoi radiohiiliajoituksen  $340 \pm 35$  BP [95 % todennäköisyydellä 1500-1670 cal] (Su-2160; Kankainen 1991; Korkala 1991). Haltialassa mahdollisesti Pitäjän kirkon ja Kaarelan välisellä tiellä ollut Tomtbackan silta mainitaan jo 1595, jolloin se määrättiin kunnostamaan liikennöitävän kuntoon (Korhonen 1981, s. 524). Kaarelan Michel Ingesson sai vuonna 1547 kolmen markan sakot "koska hän oli sulkenut vanhan yleisen tien, jolla kaikkien oli tapana kulkea", mutta Michel Ingessonin sulkemaa tietä on mahdoton määrittää tarkemmin (Kerkkonen 1965, s. 151, "för han haver intäppt gamla allmänna vägen där alle män pläga fara av och an"). Lähteet ja Kuninkaantammentieltä löytyneen portaan ajoitus sopivat toisiinsa ja viittaavat Haltialan-Kaarelan alueella olleen paikallisuonteisen tien vilkkaaseen käyttöön 1500-luvun lopulla. Myös Riksarkivetin 1700-luvun karttaan merkitty Pikku-Huopalahden ja Tuomarinkylän välinen vanha Ratsutie Helsingin kirkolle saattaa olla vienyt Haltialan siltapaikan kautta. Tie mainitaan huonokuntoisena polkuna elokuussa 1742, jolloin venäläiset joukot raivasivat sen ja onnistuivat kiertämään Kamppiin leiriytyneiden ruotsalaisten joukkojen selustaan (Diethardt 1742, s. 160-162).

Pitäjänmäeltä kaakkoon Helsinkiin vieneen tien linjauksen erottaminen nykyisestä katuverkostosta on arvailua. Pikku Huopalahden pohjoispuolella tiestä erosi nykyisten Hakamäentien ja Koskelantien suunta Vanhaankaupunkiin vienyt "Gammal Landsväg från Bemböle", vanha maantie Bembölestä. Pikku Huopalahden kaakkoispuolelta linjaus kulki suurinpiirtein Mannerheimintien suuntaisesti Töölönlahden länsirantaa lähelle nykyistä Linja-autoasemaa, jonka jälkeen tie kääntyi miltei Aleksanterinkadun suuntaisesti Helsingin kaupunkiin. Kaupungista koilliseen vievä "Landsväg till Borgå", Maantie



Porvooseen ylitti Töölönlahden salmen Pitkäsillan kohdalla, jonka jälkeen tie kulki nykyisen Hämeentien suuntaisesti Vanhaankaupunkiin. Vanhastakaupungista haarautui Oulunkyläntien, Siltavoudintien ja Yhdyskunnantien suuntainen tie Tuomarinkartanoon, ja nykyisen Malmin hautausmaan kohdalla Latokartanontien, Kirkonkyläntien ja Kirkkotien suuntainen tie Helsingin pitäjän kirkolle, Rantatielle ja edelleen Tuusulan kautta Hämeeseen. Kaupungista itään kulkeva linjaus ylitti Vantaanjoen suun Kuninkaankartanonsaaren molemmilla puolin olevilla silloilla ja jatkui nykyisten Viikintien, Pihlajamäentien, Malmin hautausmaan, Tattariharjuntien ja Vanhan Porvoontien suuntaisesti Hakkiilaan, jossa se yhtyi Rantatien vanhaan päälinjaukseen.

Nykyisen kantakaupungin kautta kiertänyt tie ei ole ollut vanhin Rantatieltä Helsingin kautta vienyt linjaus. Alunperin Vantaanjoen suuhun perustettu Helsinki siirrettiin Vironniemelle 1640, jota ennen linjaus on 1646-48 ylimalkaisen kartan perusteella noudattanut Pikku Huopalahdessa 1700-luvun kartassa Vanhaankaupunkiin eronnutta "Gammal Landsväg från Bemböle"-nimistä tietä (Vuosien 1646-48 kartta: Heikkinen 1989. Kartta 4 c. Alkup. RA; Pikku-Huopalahden ja Vanhankaupungin välistä tietä ei ole merkitty Samuel Broteruksen 1700-luvun alussa tekemään karttaan VA. MH 81). Tien linjaus on jäänyt valtaosaltaan nykyisen Koskelantien alle.

Helsingin pitäjän kirkolta pohjoiseen vienyt tie haarautui Tuusulanjärven eteläpäässä kahtia Hyvinkään Tienhaaran, Hausjärven Turkhaudan ja Janakkalan Turengin kautta Vanajaveden länsipuolitse Hämeen linnaan ja Mäntsälän Ohkolan kautta Mäntsälään Porvoon ja Hollolan väliselle tielle vieneiksi teiksi. Janakkalan Rastilan pohjoispuolella Helsinkiä kohti vieneestä tiestä haarautui Lopen ja Vihdin kautta Vihdin Nummelaan vienyt ns. Meritie, joka yhtyi Nummelassa Rantatieltä Espoon Mankista tulevaan Yliseen Uudenmaantiehen ja Lohjan Kirkniemestä Lohjanharjun suuntaisesti tulevaan tiehen. Tiet on merkitty alueen 1778-84 rekognosointikarttoihin (KKS 51).

Hämeen ja Uudenmaan välistä tiestöä on tutkittu vähän ja oletukset reittien iästä perustuvat 1300-luvun alkupuolen mainintaan Hattulan pitäjäläisten esittämistä vaatimuksista nykyisen Vantaan ja Sipoon alueen rajalla oleviin vesialueisiin sekä paikannimistön perusteella tehtyihin päätelmiin hämäläisten eränkäynnistä Uudenmaan rannikolla 1100-luvulta 1300-luvulle (Kerkkonen 1965, s. 16-24). Yleensä tiet on ajoitettu väljästi "keskiaikaisiksi". Viertola yhdistää rajamerkkeinä 1408 Hausjärvellä mainitut Kaikon- ja Koivusensillan Helsingin pitäjää kohti vieneeseen Hämeentiehen, mutta tukeutuu varmemmin 1500-luvun tietä koskevaan lähdemateriaaliin. Voionmaan mukaan tiellä mainitaan kaksi kestikievaria 1583. Viertola epäilee Helsingin kaupungin perustamisen vaikuttaneen tien käyttöön. Hämeen ja Vironniemelle siirrettävän Helsingin välinen tie määrättiin rakennettavaksi vaunuilla ajettavaan kuntoon 1638. Tien käyttö oli vilkasta etenkin 1700-luvulla, jolloin siitä muotoutui Hämeen linnaan sijoitetun armeijan keskusvarikon ja Viaporin rannikkolinnoituksen välinen yhteys (Viertola 1974, s. 55; Voionmaa 1893, s. 83). Hämeestä Vihdin Nummelaan vieneen Meritien käytöstä ja sen varrella olevista rajamerkeistä on tietoja 1500-luvun loppupuolelta. Viertolan mukaan Hausjärven kautta kulkenutta tietä pidettiin 1760-luvulla uutena ja Hämeenlinnan-Vihdin tietä vanhana Helsingin tienä, mutta katsoo, ettei muistitiedolla ole suurta todistusvoimaa (Viertola 1974, s. 55). Meritietä on käytetty todennäköisesti Hämeen ja Raaseporin linnojen välisenä yhdystienä, jollainen oli olemassa ainakin vuonna 1508, jolloin Hämeen linnan päämies Åke Tott kirjoitti valtionhoitaja Svante Sturelle lähteneensä kohti tanskalaisen piirittämää Raaseporia, mutta sairastuneensa "kun olin matkalla alas Raaseporiin" (FMU VI 5344, "Tha jach war paa weyen neder till Rasborgh". Kirje on päivätty Hämeen linnassa 7.10.1508. Muusta samanaikaisesta lähdemateriaalista ilmenee, että "valtakunnan viholliset", so. Tanskan kuningas Hannun palkkaamat kaapparijoukot olivat hävittäneet Raaseporin saaristoa elokuun alkupuolella 1508, FMU VI 5339). Hollolan ja



Porvoon välisellä tiellä nykyisessä Kärkölässä Marttilan ja Uudenkylän välillä ollut Pitkäsilta on mainittu rajamerkinä 1486, 1489 ja 1490 (BFH 1 38-40). Tiellä oli kestikievareita viimeistään 1622 ja se mainitaan yleisenä maantienä 1690-luvulla. Hämeentien ja Hollolan-Porvoon tien välinen yhdystie Ohkolasta Mäntsälään rakennettiin ennen vuotta 1693, todennäköisesti 1680-luvun lopulla (Nieminen 1988, s. 38, 41). Strategisesti tärkeä Helsingin ja Hämeenlinnan sekä Hollolan ja Porvoon välisten teiden yhdystie Hausjärveltä Mäntsälään valmistui 1783 (Viertola 1974, s. 57), mutta muilta osin Hämeen ja Uudenmaan väliset Meritie, Hämeentie ja Hollolan-Porvoon tie näyttävät vakiintuneen viimeistään 1500-luvulla.

Tutkimuskirjallisuudessa on Hämeen ja Uudenmaan välisiä vesi- ja maareittejä käsitelty lähinnä tavaroiden välityksen ja kaupan kannalta. Vilho Niitemaa esitti Hämeen historian Hämeen keskiaikaisia liikenneoloja käsittelevässä kirjoituksessaan teorian, jonka mukaan Hämeen liikennereiteissä olisi nähtävissä kaksi eriaikaista kerrostumaa, myöhäiskeskiaikainen linnaroihin keskittyvä tieverkko ja vanhempi asutusalueilta pyynti- ja markkinapaikoille vievä vesireitteihin perustuva verkosto (Niitemaa 1955, s. 215-234). Niitemaa pohjasi teorian vanhempien reittien osalta taipale- ja läpikäytävä-nimistöön, jonka avulla hän yritti rekonstruoida vanhempia liikkumissuuntia. Läpikäytävä-nimistön osalta teorian on kumonnut Seppo Suvanto, joka on perustellusti katsonut läpikäytävä-nimien olevan luonteeltaan paikallisia ja liittyvän talojen tai kylien keskinäiseen liikkumisoikeuteen (Suvanto 1957, passim; kts. myös Masonen 1989, s. 78-80). Jaakko Masonen on Hämeen Härkätietä koskevan tutkimuksensa yhteydessä lähinnä 1700-luvulla tehtyjen vesiteitä ja valtakunnan taloudellista tilaa koskevien tutkimusten perusteella katsonut, etteivät Hämeen ja Uudenmaan väliset vesireitit olleet kuljettavuudeltaan kelpoisia tavarakuljetuksiin. Uudellemaalle suuntautuneiden maanteiden hän olettaa olleen topografiansa vuoksi kannattamattomia laajamittaiseen tavarainkuljetukseen (Masonen 1989, s. 86).

Säilyneen lähdemateriaalin perusteella Hämeestä rannikolle vieneitä teitä on käytetty tavarakuljetuksiin, mutta todellisista tavaramääristä ei ole varmaa tietoa. Vuonna 1547 Porvoon raati kiisti Turun porvareiden syytteen, että hämäläiset aatelismiehet olisivat heidän kauttaan välittäneet tuotteitaan Tallinnaan ja muualle. Raati kiisti laajamittaisen kaupan, mutta ilmoitti joidenkin henkilöiden, lähinnä Hämeen linnan voudin ja hänen asiamiestensä ostaneen Porvoosta suolatynnyreitä sinne tuomiaan nahkoja ja haukia vastaan. Kyseessä eivät voi olla sitoumukset nahkojen tai haukien myöhemmästä toimittamisesta, sillä raati mainitsee luetteleмиensa ostajien, myyjien ja kauppatavaran jälkeen lueteltujen parseleiden olleen nimenomaan "the warur, som aff Taffuestland i vintres hiidh till ffor:ne Borgå förskickatt var", "niitä tavaroita, joita Hämeestä lähetettiin talvella sanottuun Porvooseen" (BFH 3 281. Porvoon pormestarin ja raadin vastaus Turun porvareiden kuninkaalle tekemään valitukseen on annettu Viipurin linnan voudin läsnäollessa Porvoossa 10.6.1547). On epäselvää, missä määrin turkulaisporvarien väitteet perustuivat varmaan tietoon vai huhuihin kaupan määrästä. Jokatapauksessa Hämeen linnasta on ollut yhteyksiä Tallinnaan ja Baltiaan keskiajalla, mutta näissä yhteyksissä käytetyistä reiteistä on vaikea sanoa mitään varmaa. Esimerkkinä voidaan todeta, että Åke Tott kertoo edellämainitussa Svante Sturelle kirjoittamassaan kirjeessä lähettäneensä hiljattain erään miehistään Tallinnaan. Åke Tott käyttää ilmaisua "jach hadde mtith bodh offuer i Raeffuel", "laitoin lähettini yli Tallinnaan", mikä ei paljasta loppukesästä tai alkusyksystä tehdyn matkan reittiä (FMU VI 5344).

**Vantaan Hakkilasta Porvooseen. Vantaa, Sipoo, Porvoon maalaiskunta ja Porvoo**

*Linjaus*



Rantatien linjaus tulee uudelleen näkyviin Vantaan Itä-Hakkilassa mt:n 148 itäpuolelle erkanevana pt:nä 11576, joka kaartaa kallioisen metsämaan poikki Sotunkiin laskevan ojan muodostamaan kuruun. Kurussa linjaus erkane pt:n koillispuolelle Brudbrinkenin jyrkkää töyrästä ylös kaartavana sorapohjaisena kuluneena rauniona, joka selkenee kankaan päällä sorapintaiseksi metsäraiteeksi. Linjaus ylittää harjanteen ja sen itäpuoleisen soistuman reunaa seuraten Vantaan ja Sipoon rajan ja katoaa pt:n 11576 itäpuolisten talojen piha-alueisiin (SR17.3.04). Myrasin peltoaukealla olevalta Myrkrogin siltapaikalta linjaus noudattaa pt:tä 11576 alavan peltojuonteen rinnettä Nikinmäen kaakkoispuolitse Svartböleen, jossa se yhtyy mt:hen 152. Myrkrogin siltapaikasta pohjoiseen linjauksen koillispuolella on sijainnut 1700-luvun lopulla Mariedalin lasiruukki (SR19.3.01). Svartbölessä pt:n 11576 ja mt:n 152 liittymän koillispuolella olevan talon molemmiin puolin on säilynyt lyhyehkö vanhemman linjauksen osuus sorapintaisena pihatienä (SR19.1.03).

Svartbölestä linjaus vie Haraskärrsbergenin ja Bölebergetin välissä olevan peltojuonteen suuntaista mt:tä 152 itään ja erkane Ruddammsbäckenin aukealla kauniissa kumpuilevassa peltomaisemassa mt:n 152 itäpuolelle Sipoon kirkkoille johtavana tienä. Båskisten talon kohdalla linjaus risteää mt:n 148 kanssa ja kaartaa pt:nä 11698 Sipoon uuden kirkon eteläpuolitse uuden kirkon ja vanhan keskiaikaisen kirkon välissä sijaitsevaan pt:n 11697 risteykseen. Risteyksestä haarautuvat Rantatien linjauksesta pt:n 11697 mukaisesti kohti Tuusulaa ja pt:den 11697 ja 11689 mukaisesti Söderkullaan ja Sipoonlahdelle johtaneet Rantatien sivutiet (SR19.3.02).

Sipoon Nikkilässä Rantatie noudattaa vanhaa mt:n 152 linjausta keskiaikaisen kirkon pohjoispuolitse Sipoonjoen siltapaikalle ja edelleen Tallbackan sairaalan ohi mt:n 152 uudelle linjaukselle (SR19.1.09). Linjaus kaartaa avarassa peltomaisemassa mt:n 152 suuntaisesti kaakkoon Jäffsin talon mäen ohi mt:n 148 liittymään Slåttkärrin peltoaukealla. Karlbergin ja Jäffsin talojen välissä mt:n 152 koillispuolella on säilynyt pihatienä vanhemman linjauksen kaistale. Hieman ennen mt:den 152 ja 148 liittymää linjaus erkane mt:n 152 itäpuolelle kestopäällystettynä Slåttkärrin aukean pohjoisrinnettä noudattavana tienä ja liittyy Savijärvellä mt:stä 148 koilliseen haarautuvaan mt:hen 153 (SR19.3.03). Rantatie seuraa mt:tä 153 Hagalundiin, jossa se erkane sorapintaisena pihatienä tien koillispuolelle kadoten noin sadan metrin päässä peltoon. Linjaus tulee uudelleen näkyviin pellon itäpuolella olevan ojan takaisessa rinteessä metsittyneenä sorapohjaisena penkereenä, nousee ylös töyrästä ja liittyy pihatienä lännestä takaisin mt:hen 153 (SR19.3.04). Linjaus vie mt:n 153 suuntaisesti metsäisellä kallioylängöllä sijaitsevalle Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan rajalle, jossa se ohittaa pohjoispuolelta vanhan Götstenerin rajamerkin (SR19.2.01).

Porvoon maalaiskunnan puolella inventoitu linjaus laskeutuu mt:n 153 mukaisesti Sipoon rajalta yli Porvoo-Kerava radalta Sköldvikiin haarautuvan sivuraiteen ja pääradan Anttilan laajalle peltoaukealle. Anttilan pysäkin luona tie kaartaa Porvoo-Kerava radan koilliskupeelle (SR20.3.01). Stenkullan pohjoispuolella linjaus erkane tien ja radan itäpuolelle radan takaa alkavana osittain purettuna sorapohjaisena rauniona, joka raunion ja radan väliin jäävät lampareet kierrettyään selkenee sorapintaiseksi yksityistieksi. Linjaus ylittää kallionkumpareiden jälkeen Porvoo-Kerava radan ja liittyy mt:hen 153. Vähäisen kallion ohitettuaan linjaus erkane uudelleen mt:n 153 itäpuolelle vähänkäytettynä kestopäällystettynä tienä, laskeutuu kohti Mustionjokea ja katkeaa tonttialueeseen (SR20.3.02). Tontin koillispuolella linjaus ylittää olevana Vekkosken sillan ja liittyy mt:hen 153 (SR20.1.03).

Rantatien linjaus tulee uudelleen näkyviin Klemetsin talon kohdalla mt:n 153 pohjoispuolella kestopäällystettynä tienä, kaartaa Storbondasin ja Mattasin eteläpuolitse ja katkeaa



mt:n 153 luiskaan (SR20.3.03). Linjaus seuraa mt:tä 153 pohjoispuolelta ohi Gästgivarin vanhan kestiekievaritalon paikan ja Porvoo-Kerava radan yli Hinthaaraan, jossa linjaus ylittää pohjoisesta Mustijokeen laskevan joen Hinthaaran siltapaikalla (SR20.1.05). Hinthaarasta tie suuntautuu Mustijoen koillisrannan peltoaukeaa kaakkoon Kortisbackaan, jossa linjaus on aiemmin eronnut mt:n 153 itäpuolelle Öbergsbackenin ja sen itäpuoleisen metsäylängön ylittäneenä tienä. Inventoitaessa linjausta ei voinut enää tunnistaa maastossa. Linjaus on liittynyt uudellen nykyiseen mt:hen 153 Mustijokeen laskevan Kungsbackenin Kungsbron siltapaikalla. Siltapaikan itäpuolella linjaus erkanee mt:stä 153 koilliseen Kungsbackenin kaakkoisrinteen suuntaisesti sorapohjaisena metsittyneenä rauniona, katoaa Kungsbackenin itäpuoliseen taimikkoon ja tulee uudelleen näkyviin taimikon takaa itään kaartavana sorapintaisena peltotienä, joka yhtyy metsässä sorapintaiseen metsäautotiehen ja luoteispuolelta mt:hen 153 (SR20.3.05). Mossakrogin mäen etelärinteellä linjaus ylittää mt:n 153 mukaisesti Porvoon mlk:n ja Porvoon rajan entisen Treksilän krouvin kaakkoispuolella, erkanee kestopäällystettynä rauniona noin 200 metriä ennen mt:n 153 ja kt:n 55 liittymää Harabackan yli itään kadoten vt:n 7 ja kt:n 55 liittymäalueeseen (SR21.3.01).

Porvoon kaupungin alueella linjaus noudattaa kt:tä 55 Tattarimalmin länsipäähän, jossa se erkanee harjun rinnettä koilliseen laskeutuvana pt:nä 11823 Näsinmäen kallion pohjoispuolitse Porvoonjoen vanhalle sillalle. Näsinmäen harjulla olleiden mahdollisesti vanhemman Rantatien linjauksen osien katkelmia on säilynyt kahtena vähäisenä pengerryksenä kallion koilliskulmassa (SR21.3.02). Kallion pohjoispuolella Rantatien linjauksesta erkanee pt:n 11822 suuntaisesti Porvoonjoen länsilaitaa Mäntsän kautta Hollolaan Yliselle Viipurintielle vieneen sivutien linjaus (KKS 71, 89, 107). Liittymän itäpuolella Rantatien linjaus ylittää Porvoon sillan ja nousee jyrkkää Kirkkorinne-nimistä kivettyä katua tuomiokirkon pohjoispuoleiselle Kirkkotorille.

### *Ajoitus*

Helsingin ja Porvoon välinen vanha Rantatien osuus tuli valtion välittömään hoitoon eri osuuksina 1924-1930. Maantietä parannettiin Sipoossa ja Porvoon maalaiskunnassa 6,5 m leveäksi 1928-32 ja oiottiin Helsingin pitäjän Sipoon vastaisella rajalla 1931. Nykyinen mt:ksi 1535 ja 170 numeroitu Helsinki-Porvoo valtatie rakennettiin 1933-35 ja numeroitiin 1938 osana Helsinki-Viipuri tietä vt:ksi 7 (SVT XIX/1932, s. 44; Perko 1977, s. 104-105, 284).

Sipoon ja Vantaan rajalla Brudbrinkenin jyrkällä töyräällä ollut linjaus oiottiin 1777-1780. Uuden nykyisen pt:n 11577 mukaisen linjauksen paikka tutkittiin 1.8.1777 maaherran määräyksestä. Tutkitusta linjauksesta on kartta vuodelta 1777, johon on merkitty Brudbrinkenin yli kulkeva vanha linjaus, töyrään lounaispäässä ollut siltapaikka sekä Vantaan ja Sipoon välinen raja. Kartalla on lisäksi merkitty Brudbrinkenistä hieman lounaaseen Rantatien luoteispuolelle paikka, jossa kuningas Kustaa III oli syönyt päivällistä paljaalla maalla 10.6.1775 (ULMKA, Vantaa, 515 c 44. "Å detta ställe har hans Kungl. Maj. Gustaf Den III ätit middag den 10de Junii 1775 på bara marken"). Tie on merkitty oikaistuna 1780 rekognosointikarttaan (KKS 51). Brudbrinkenin harjanteen pohjoispuolella ollut Mariedalin lasiruukki toimi 1779-1824. Ruukki sijaitsi aivan Rantatien vieressä, joten siitä oli hyvä tieyhteys Helsinkiin ja Porvooseen (Lasitutkimuksia 1991, s. 83-92; Myös Suomen vanhin lasiruukki Someron Ävikissä sijaitsi hyvien liikenneyhteyksien varrella Härkätien varressa. Lasitutkimuksia 1991, s. 17).



Keravan ja Sipoon välinen Jokivarsi-Nikkilä osuus mt:llä 152 parannettiin 1974 alkaen. Mt:n 152 nykyinen linjaus pt:n 11697 ja mt:n 148 välillä on rakennettu ja parannettu 1970-luvun lopussa, jolloin Sipoon kirkkojen länsipuolella ja Jääsin talon pohjoispuolella inventoidut osuudet ovat jääneet syrjään päälinjauksesta (TIELUA, Tiet ja sillat V 55/19). Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan rajan länsipuolella inventoitu paikoin miltei täysin hämärtynyt osuus on lakannut yleisenä tienä Sipoon yleisten teiden jaossa 1809. Sipoon yleisten teiden mittauksessa 1809 on mainittu Sipoon ja Porvoon pitäjän rajan länsipuolella 506 kyynärän (300,6 m) mittainen uuden tien, "ny väg" osuus, joka päättyy 750 kyynärää (445,5 m) ennen rajaa. Mitat sopivat rajan länsipuolella inventoituun raunioon, joka on lakannut yleisenä tienä 1809 mittauksen jälkeen tehdyssä jaossa (ULMKA, Sipoo, 284 c 22).

Porvoon ja Keravan välinen rautatie valmistui 1874. Radan eteläpuolella Anttilasta itään inventoitu osin raunioitunut osuus oikaistiin 1928-32, jolloin tie siirrettiin radan pohjoispuolelle onnettomuuksien välttämiseksi (TIELUA, Tiet ja sillat V 55/21). Nykyisen mt:n 153 parantamista välillä Anttila-Jönsbacka suunniteltiin 1932 alkaen, mutta hanke toteutettiin vasta 1960-luvun alussa. Anttilan ja Hinthaaran välistä osuutta suunniteltiin oioitavaksi 1955-57, mutta hanke ei toteutunut (TIELUA, Tiet ja sillat V 55/32; TIEHA, FA8 2955:2). Tie oikaistiin Vekkosken eli Bollan sillan kohdalla 1980-luvulla, jolloin sillan molemmin puolin inventoidut osuudet lakkasivat yleisenä tienä (TIELUA, Tiet ja sillat 153/02-03/1981).

Porvoon mlk:n Öbergsbackenin luona täysin hävinnyt tieosuus ja Kungsbackenin kohdalla inventoitu osin raunioitunut osuus on merkitty 1778 rekognosointikarttaan (KKS 71). Osuudet oikaistiin 1794 mennessä, jolloin toimitettiin tienjako uudella oiotulla maantiellä Porvoon kaupungin ja Yli-Vekkosken kestikievaritalon välillä. Osuus alkoi uuden linjauksen erotessa vanhasta Treksilän krouvin länsipuolella (ULMKA, Porvoon mlk, 639 c 88v). Perimätiedon mukaan Kungsbacken-nimi johtuu kuningas Kaarle IX:stä, joka olisi syönyt aamiaista mäen kupeessa. Nimi takautuisi näin 1500- 1600-lukujen taitteeseen (Wessman 1928, s. 97). Porvoo-Mäntsälä kt 55 rakennettiin 1970-luvun alussa, Helsinki-Porvoo moottoritien Porvoon puoleinen osuus 1970- ja 1980-lukujen taitteessa, minkä yhteydessä Porvoon mlk:n ja Porvoon rajan itäpuolella inventoitu kestopäällystetty osuus lakkasi yleisenä tienä.

Porvoonjoen länsipuolella linjaus on kiertänyt Tattarimalmilta Näsinkallion pohjoispuolitse viimeistään 1696, jolloin se on merkitty kaupunkia kuvaavaan karttaan (Hiekkanen 1981, Kartta 3 b). Mahdollinen vanhempi tai vaihtoehtoinen Rantatien linjaus on kulkenut Tattarimalmia Näsinmäen päälle, josta se laskeutui rinteeseen mukaisesti sillalle. Vuonna 1747 tehdyssä kaupunkia ja lähiseutua kuvaavassa kartassa Helsinkiin vievä tie kulkee joen rantaa sillalle, jossa siihen yhtyvät Näsinmäetä ja Näsinkartanolta lasketut kapeammat tiet. Teiden väliin mäelle on merkitty vanha sortunut varustus (Hiekkanen 1981, kartta 3 c, "Ett gammalt förfallit Retrunchement"). Rantatien päälinjaus ja kalliolla olevat polut on merkitty samankaltaisesti 1788-90 tehtyyn, tarkemmin ajoittamattomaan 1700-luvun sekä noin 1800 laadittuun karttaan (UUB, Dav. fin. kart. 233; UUB, Dav. fin. kart. 77; UUB, Dav. fin. kart. 78). Mäen yli kulkeneista linjauksista ei inventoitaessa havaittu enää varmoja jäänteitä, sillä kallion ja harjun vilkas 1800-luvulta jatkunut virkistyskäyttö ja satamarata ovat tuhonneet harjanteen itäpään mahdolliset tielinjat. Kuivalla kankaalla kulkeneet tiet ovat saattaneet liittyä vanhempaan Rantatien linjaukseen ajalla, jolloin joen pinta oli nykyistä korkeammalla ja kallion pohjoispuolinen maa oli upottavaa. Vt 7 oikaistiin Porvoossa 1950-luvun alussa nykyisen mt:n 170 mukaisesti Tattarimalmin etelärinnettä kaupunkiin. Joen yli rakennettu Porvoon uusi silta valmistui 1956, jonka jälkeen vanha silta jäi syrjään kaukoliikenteeltä (TIEHA, FA8 1163:1; SVT XIX/1956, s. 86).



*Sivutie Sipoon kirkolta Tuusulaan*

Sipoon keskiaikaisen kirkon luoteispuolella Rantatiestä Brobölen, Gesterbyn, Masbyn ja Söderkullan kautta Skräddarebyhyn Sipoonlahden rantaan sekä Martinkylän kautta Tuusulaan haarautuneet tiet on merkitty 1780 rekognosointikarttaan ja ne on mainittu Sipoon yleisten teiden jaossa 1809 sekä 1763 vahvistetussa Sipoon teiden isojaossa (KKS 70, 52, 69; ULMKA, Sipoo, 284 c 22; Nyberg - Åkerblom 1950, s. 106). Tuusulasta kohti Sipoota vieneen talvitien varrella olleet "Talfwitee päldo ja Talfwitie njtu" mainitaan 1726, tiellä Keravanjoen yli vienyt silta 1696 (Hiltunen, Petri 1988, s. 22). Osa Tuusulaa kuului 1654 asti kirkollisesti Sipooseen, joten Tuusulan alueelta Sipoon kirkolle vienyt tie oli aikaisemmin tuusulalaisten kirkkotie. Tie jatkui Tuusulanjärven eteläpuolitse kohti Nahkelaa, sillä Nahkelan ja Skargbölen välillä ollut "Sibbo landzwegh", "Sipoon maantie" määrettiin marraskuussa 1555 myös tien molemmin puolin sijaitsevien Rusutan ja Finbyn (Lahela) rajaksi (Teitti 1555-1556, s. 205).

Sipoosta Martinkylän kautta kohti Tuusulaa vieneeseen tiehen liittyy 1673 Sipoossa eräiden käräjien yhteydessä muistiin kirjattu perimätieto, jonka mukaan kahden markan arvoinen veromaa oli joutunut Sipoon pappilan yhteyteen sakkona "Karvalakki"-nimiseltä talonpojalta Martinkylän ja kirkon välisen sillan rikkouduttua. Tämä oli tapahtunut aikana, jolloin Liivinmaan maamestareilla oli valtaa Suomessa ja nämä olivat kuljettaneet hevosiaan 24 hevosen ryhmissä. Kun joukko oli tullut Martilan ja kirkon väliselle sillalle, oli joku hevosista taittanut sillassa jalkansa ja sillan ylläpidon laiminlyönyt Karvalakki oli menettänyt maataan sakkoja vastaan (FMU VI 4898). Gunvor Kerkkonen ajoittanut kertomuksessa mainitun tapahtuman vuosien 1351 ja 1428 väliseen aikaan, jolloin Porvoon seurakunnan patronaattioikeus oli virolaisella Padisin sisterssiläisluostarilla. Sipoo on mainittu omana seurakuntanaan 1425, mutta kuningas Maunu Eerikinpojan lahjoittaessa Porvoon patronaattioikeuden Padisille se oli vielä Porvoon kappeli. Patronaattioikeuden lahjoittaminen merkitsi, että kuningas lahjoitti Porvoon seurakuntaan kuuluvan nimitys- ja tulo-oikeutensa Padisille. Sipoon pappila on muodostettu aikana, jolloin alue oli kirkollisoikeudellisesti baltialaisen luostarin alainen. Kerkkonen tulkitsee perimätiedon sekoittaneen luostarin ja Liivinmaan kalpaveljien hengellisen ritarikunnan maamestarit, jolloin kertomuksen ytimessä, kruunun veromaan joutumisessa kirkon tiluksen yhteyteen, saattaa piillä muistuma todellisesta tapahtumasta (Kerkkonen 1945, s. 58-59). Perimätiedon ja Kerkkonen tulkinnan perusteella Martinkylän ja Sipoon kirkon välinen tie on ollut käytössä ennen vuotta 1428. Mainittakoon, että Paul Nyberg on 1931 ilmestyneessä Sipoon pitäjän historian ensimmäisessä osassa painottanut, että Sipoon pappilan maat ulottuivat yhä Brännbo-nimiseksi muttuneeseen Karvalakkiin (Nyberg 1931, s. 92; Kerkkonen 1945, s. 58).



**Porvoosta Kymijoen Ahvenkoskelle. Porvoo, Porvoon mlk, Pernaja, Loviisa ja Ruotsinpyhtää***Linjaus*

Porvossa tuomiokirkolta itään johtanut Rantatien vanhin linjaus on hämärtynyt Vanhan Porvoon alueella tunnistamattomaksi. Vanhastaan Kirkkotorilta Hörngrändens nimiselle kujalle kääntynyt tie määrättiin suljettavaksi 1672 ja uusi linjaus siirrettiin nykyiselle Lukiokujalle, jonka mukaisesti tie vei Lukiokujan ja Tynnyrintekijänmäen risteyksessä olleelle Ilolan tullille ja edelleen Itäisen pitkäkadun ja Kuningattarentien suuntaisesti Galgbackantielle (Hartman 1906, s. 238; Allardt 1925, s. 494). Myöhemmin linjaus on siirretty kulkemaan Kirkkotorin pohjoispäästä sorapintaisen Vanhan Kuninkaantien suuntaisesti Kuningattarentien ja Galgbackantien liittymään. Lukiokadun ja Vanhan Kuninkaantien suuntaiset linjaukset on merkitty 1778 rekognosointikartaan, mutta varsinaiseksi maantiekseksi on vahvennettu Vanhan Kuninkaantien mukainen linjaus (SR21.3.02; KKS 71). Koska 1747 laadittuun Porvoon kaupunkia ja sen ympäristöä esittävään karttaan on merkitty vain Ilolan tullille vievä Lukiokadun suuntainen linjaus ja Pappilan luota samalle tullille tuleva tie, on Vanhan Kuninkaantien mukainen Rantatien linjaus syntynyt vuosien 1747 ja 1778 välillä (Hiekkanen 1981, kartta 3c. Kartta on säilynyt vuoden 1886 kopiona; KKS 71).

Porvoon kaupungin pohjoispuolella linjaus noudattaa sorapintaista Galgbackantietä Werner Söderströminkadun risteykseen ja edelleen sen itäpuolelta sorapintaista Porvoon ja Porvoon mlk:n rajaa seuraavaa tietä mt:lle 170. Välittömästi mt:n 170 liittymän itäpuolella linjaus jatkuu sorapintaisena osin raunioituneena pihatienä, joka katkeaa mt:n 170 penkkaan. Linjaus tulee uudelleen näkyviin sorapohjaisena rauniona mt:n 170 luoteispuolella, katkeaa vt:hen 7 ja on havaittavissa vt:n 7 ja mt:n 170 liittymän välissä kahtena nurmettuneena rauniona (SR20.3.05). Vt:n 7 pohjoispuolelta linjaus jatkuu sorapintaisena yksityistienä kiertäen Uuden-Krouvin peltoaukean luoteispuolitse mt:lle 170. Inventoitaessa osuus oli hiljattain parannettu Ritan Golfkenttää rakennettaessa.

Uuden-Krouvin koillispuolella linjaus noudattaa Vadträsketin ja sen pohjoispuoleisen Vadbäckenin muodostaman kurun itärintettä pohjoiseen vanhalle Vadbron siltapaikalle, jossa se erkanee mt:n 170 koillispuolelle Vadbäckenin itäpuolelta lähtevänä vesakoituneena rauniona ja liittyy sorapintaiseen yksityistiehen. Linjaus nousee sorapintaisena tienä Lerbrinkenin metsäisen kallionharjanteen yli Ilolanjoen laaksoon, jossa tie kääntyy Buskisbergetin ja peltoaukean reunan suuntaisesti Ilolaan. Tie ylittää pt:n 11863 ja sen pohjoispuolella olevan Ilolanjoen Ilolan siltapaikalla ja liittyy kestopäällystettynä tienä sorapintaiseen yksityistiehen Ilolan Postinmäen lounaispuolella. Tie kaartaa Postinmäen eteläpuolitse Klemetin peltoaukean halki metsäiselle Skyttarbäckenin mäelle, jonka koillispuolella linjaus vie pt:n suuntaisesti Venjärven ja Myllykylänjärven välisen metsäylängön poikki Porvoon mlk:n ja Pernajan rajalle (SR20.3.06; SR20.1.15).

Pernajassa tie kaartaa Fallbergetin luoteispuolitse Arosin siltapaikalle, jonka jälkeen linjaus erkanee kaakkoon Kristineborgin taloon vievänä sorapintaisena pihatienä. Talon kohdalla tie muuttuu sorapintaiseksi tilusraiteeksi ja edelleen talon kaakkoispuolella olevan peltonotkelman itäreunassa sorapohjaiseksi vesakoituneeksi raunioksi liittyen metsänharjanteen itäpuolella Erlandsböleen vievän sorapintaisen tien suuntaisesti Majgårdin koillispuolella mt:hen 170 (SR22.3.01). Linjaus tulee uudelleen näkyviin mt:n 170 pohjoispuolella nurmettuneena sorapohjaisena rauniona, katkeaa mt:hen 170 ja erkanee sen kaakkoispuolelle sorapintaisena pihatienä, joka hämärtyy talon pihalueeseen. Linjaus jatkuu mt:n 170 koillispuolella sorapintaisena tienä ja kaartaa peltoaukean pohjoisreunan suuntaisesti hylätyn huoltoaseman kohdalla takaisin mt:lle



170 (SR22.3.02). Huoltoasema-alueen kaakkoispuolelta linjaus noudattaa peltoaukealla Gammlebybäckenin pohjoisreunaa seuraavaa sorapintaista tilustietä, risteää mt:n 158 kanssa ja liittyy lounaasta mt:hen 170 (SR22.3.03).

Noin sadan metrin päässä Rantatien linjaus erkanee uudelleen mt:n 170 koillispuolelle sorapintaisena tienä, joka kaartaa Bergbyn kallioisen rinteeseen eteläpuolitse ja yhtyy mäen päällä takaisin mt:hen 170 (SR22.3.04). Linjaus seuraa mt:tä 170 Kuckubergetin pohjoispuolelle ja erkanee itään sorapintaisena Vanhankylänlahden peltoaukean pohjoisreunaa seurailevana tienä Koskenkylän siltapaikalle. Koskenkylässä mahdollinen vanhempi siltapaikka on sijainnut noin sata metriä nykyisen sillan eteläpuolella, jossa joessa on säilynyt muurattujen virtapilareiden jäänteitä. Koskenkylänjoen itäpuolella tie nousee jyrkän mäen yli pohjoispuolelta ohi Koskenkylän kartanon pääarakennuksen. Kartanon itäpuolella tie laskeutuu alas mäeltä, risteää vt:n 6 kanssa ja kaartaa sorapintaisena pihatienä kiinni mt:n 170 eteläpuoleiseen kevyenliikenteenväylään (SR22.3.05). Koskenkylän ruukin itäpuolella Rantatien linjauksesta on eronnut Kuuskoskella edelleen Myrskylään ja Liljendaliin haarautunut tie.

Koskenkylästä Rantatien linjaus kääntyy kaakkoon Koskenkylän ja Pernajan väliselle harjulle. Tie seuraa mt:n 170 linjausta Brinkbackenin ja Uvbergenin länsipuolitse laajaan mt:n 170 ja vt:n 7 liittymään. Vähäinen vanhemman linjauksen osuus on säilynyt Brinkbackenin kohdalla tien länsipuolella osin kevyenliikenteenväyläksi rakennettuna sorapohjaisena tienä. Vt:n 7 ja mt:n 170 liittymän kaakkoispuolella linjaus erkanee vt:n 7 eteläpuolelle sorapintaisena tienä, nousee harjun kuvetta ylös kankaalle nousevana ja katkeaa Högmalmenille kaivettuun sorakuoppaan. Vuoden 1985 inventoinnin tietojen perusteella sorakuoppaa on kaivettu vuosina 1985-1991 ainakin 200 metriä luoteeseen, missä yhteydessä on tuhoutunut osa tielinjasta (SR22.3.06). Linjaus tulee uudelleen näkyviin sorakuopan kaakkoisreunalla Krogbron siltapaikalta kaakkoon erkanevana sorapintaisena tienä, joka katkeaa noin 300 metrin päässä Kokärsäckernin länsipuolella olevaan sorakuoppaan. Linjaus jatkuu uudelleen sorakuopan kaakkoispuolelta soranoton yhteydessä parannettuna sorapintaisena tienä, mutta katkeaa noin 300 metrin päässä jälleen sorakuoppaan. Sorakuoppa on tehty vuoden 1985 inventoinnin jälkeen, missä yhteydessä harjulla ollut linjaus on tuhoutunut noin 500 metrin matkalta. Linjaus jatkuu sorakuopan kaakkoispuolelta kestopäällystettynä harjun huippua noudattavana tierauuniona, joka muuttuu Garpgårdiin erkanevan liittymän kohdalta yksityistieksi ja liittyy pohjoisesta mt:hen 1581. Liittymässä mt:n 1581 länsipuolella on säilynyt vähäinen sorapintainen raunion katkelma (SR22.3.07).

Inventoitu linjaus noudattaa mt:tä 1581 Pernajan kirkonkylään, jossa tie kaartaa Pernajan kirkon eteläpuolitse ja liittyy Sarvträsketin luoteispuolella vt:hen 7. Linjaus erkanee välittömästi vt:n koillispuolelle sorapintaisena Norrsarvixiin vievänä tienä ja edelleen sorapintaisena tilustienä peltoaukean yli takaisin vt:lle 7. Linjaus jatkuu tien kaakkoispuolella sorapintaisena peltoaukean yli kaartavana tienä, joka liittyy luoteesta vt:hen 7 Sarvilahden kartanoon vievän puistokujan liittymässä. Liittymän koillispuolella puistokujanteen ja vt:n 7 välissä on säilynyt katkelmallinen vanhemman linjauksen raunio (SR22.3.08).

Linjaus nousee vt:n 7 suuntaisesti Sarvilahden alavilta peltoaukeilta rapakivlohkareiden peittämälle metsämaalle, jossa se erkanee ennen Loviisan rajaa vt:n 7 eteläpuolelle noin 300 metrin mittaisena sorapohjaisena rauniona. Raunio liittyy Pernajan ja Loviisan rajalla olevan Pjukstenin rajamerkin kohdalla vt:n 7 eteläpuolella olevaan kestopäällystettyyn tiehen ja nousee mt:den 176 ja 170 risteykseen (SR22.3.09). Linjaus tulee uudelleen näkyviin mt:n 176 itäpuolelta kevyenliikenteenväyläksi muutettuna kestopäällystettynä tienä ja jatkuu Porvoonkadun suuntaisesti Loviisa-Lahti radan tasoristeyk-



seen, jonka itäpuolella se hämärtyy Loviisan katuverkkoon. Loviisan länsipuolella Rantatien linjauksesta eroaa mt:n 176 suuntaisesti harjua Hardomiin ja sieltä edelleen Liljendaliin ja Lapinjärven kautta Elimäelle haarautunut sivutie. Loviisassa Rantatien linjaus noudattaa kirkon pohjoispuolella Chiewitzinkadulta erkanevaa Itäistä Tullikatua, ylittää Loviisanjoen saaren ja sen molemmiin puolin olevat siltapaikat. Saaren itäpuolelta linjaus kaartaa Kuhlefeltinkadun mukaisesti Bastion Rosenin ja Bastion Ungernin välistä sorapintaisen Vanhan Viipurintien liittymään, josta linjaus seuraa Vanhan Viipurintien linjausta mt:lle 170 (SR23.3.01). Trollbergetin kohdalla on mt:n 170 eteläpuolella säilynyt osin raunioitunut sorapintainen kaartein katkelma (SR23.3.02). Inventoitu linjaus noudattaa mt:tä 170 vt:lle 7, ja haarautuu sorapintaisena Ampumaradalle johtavana tienä sen koillispuolelle. Radalle kääntyvän liittymän jälkeen linjaus katkeaa maankaatoalueeseen ja jatkuu alueen itäpuolelta esiintulevana sorapohjaisena rauniona takaisin vt:lle 7 lähellä Loviisan ja Ruotsinpyhtään rajaa.

Rajan jälkeen linjaus erkanevaksi kivistä kangasmaastossa sorapintaisena tienä vt:n 7 koillispuolelle kohti Tesjoen Holmgårdia. Krogarsbackenin kohdalla vanha linjaus on kiertänyt Stengårdin ja Källbackan talojen pohjoispuolitse liittyen Rouvinniityn peltojuonteen ylitettyään takaisin sorapintaiseen yksityistiehen Krogarsin talon eteläpuolella. Linjauksesta ei inventoitaessa enää havaittu jäänteitä maastossa. Marialundin talon länsipuolella linjaus liittyy sorapintaiseen pt:hen 11915 ja haarautuu edelleen sorapintaisena yksityistienä Tessjoen yli joen keskellä olevaan Holmgårdin saareen (SR24.3.01). Linjaus tulee uudelleen näkyviin saaren itäpuolella olleen rauniotuneen sillan kohdalta erkanevana penkereenä, liittyy sorapintaiseen yksityistiehen ja haarautuu edelleen sorapintaisena metsäautotienä kivisen kangasylängön poikki Myllykylänlammen eteläpuolitse Myllykylään, jossa se liittyy Myllykylän talon kaakkoispuolella vt:hen 7. Liittymän kohdalla on säilynyt noin 200 metrin mittainen nurmettunut vanhemman linjauksen raunio (SR24.3.02).

Myllykylästä inventoitu linjaus noudattaa vt:tä 7 Pitkäniityn peltoaukean päähän, jossa se eroaa kestopäällystettynä tienä vt:n 7 koillispuolelle ja kaartaa Metsolan talon pohjoispuolitse takaisin vt:lle. Vt:n 7 kaakkoispuolella on säilynyt osin raunioitunut sorapintainen kaarre (SR24.3.03). Rantatie noudattaa vt:tä 7 metsäisen kangasylängön poikki Skärbäcksmossenille, erkanevaksi vt:n koillispuolelle alusta raunioituneena kestopäällystettynä tienä ja kaartaa Vähä-Ahvenkosken kautta mt:lle 179. Skärbäcksmossenin länsipuolella linjaus on havaittavissa vähäisinä raunioituneina sorapohjaisina kaartein katkelmina vt:n 7 pohjois- ja eteläpuolilla (SR24.3.04). Vähä-Ahvenkoskella linjaus kaartaa mt:n 179 mukaisesti Merikosken voimalaitoksen padon muodostaman suvanon koillislaitaa Tornikallion eteläkupeeseen, jossa se erkanevaksi mt:n 179 kaakkoispuolelle kestopäällystettynä vähänkäytettynä tienä. Rannassa suvanon ja mt:n 179 välissä on säilynyt Ruotsinpyhtäältä Strömforsin ruukista vt:n 7 eteläpuoleiselle Markkinamäelle vieneen kapearaiteisen rautatien ratapenkereen katkelmia. Tornikallion kohdalla Rantatien linjauksesta eroaa pohjoiseen mt:n 179 suuntaisesti Strömforsin ruukin ja Svenskbyn kautta Elimäelle vienyt tie (SR24.3.05; SR24.2.07). Uudenmaan ja Kymen läänien rajalla Ahvenkosken ylittänyt linjaus on esitetty edempänä Kymen läänin alueen tielinjauksen kuvauksen yhteydessä.

### Ajoitus

Helsingin ja Loviisan välinen vanha Rantatien linjaus tuli valtion välittömään hoitoon eri osuuksina 1924-1930 ja Loviisan ja Ahvenkoskella olleen Viipurin läänin rajan välinen osuus keväällä 1932 (SVT XIX/1932, s. 44; TIEHA, FA8 428:12). Suuri Rantatie tutkit-



tiin Pernajassa Tie- ja vesirakennusten ylläpidon pyynnöstä 1924. Tutkimuksen tehneen insinööri Finsjön mukaan tien oli yleisesti mutkainen, mutta Pernajassa erityisesti. Tie oli rakennettu aikojen kuluessa vain hevosliikenteelle eikä näkymäaluetta ollut tarvinnut ottaa huomioon. Rumpuja on painunut liikenteen vuoksi ja tie oli monissa kohdassa kapea ja vailla sivuoja. Finsjö ehdotti tietä oioittavaksi seitsemässä kohtaa ja näkymäaluetta laajennettavaksi 50 metrin minimiin (TIEHA, FA8 467:1). Loviisan ja Ahvenkosken välinen osuus oli huhtikuussa 1932 tehdyn luovutus ja vastaanottokatselmuksen pöytäkirjan mukaan Loviisasta itään 500 metrin matkalta 6,5 metrin levyinen, jonka jälkeinen kuuden kilometrin mittainen osuus oli leveydeltään vain 4,5 metriä. Ahvenkosken lähellä tie leveni jälleen 6,5 metriseksi (TIEHA, FA8 428:12).

Rantatien linjausta muutettiin Porvoossa 1856, jolloin tie linjattiin Nikolainkadulta itään nykyisen Werner Söderströminkadun suuntaisesti (Allardt 1930, s. 245). Helsingin ja Kotkan välistä maantietä parannettiin Sipoossa ja Porvoon mlk:ssa 6,5 metriä leveäksi 1928-32 (SVT XIX/1932; TIEHA, FA8 1163:I). Porvoon ja Loviisan välinen nykyinen mt:n 170 linjaus rakennettiin välillä Porvoo-Vadet 1952-54. Vt:n 7 Porvoon pohjoispuolelta ohittava osuus Ritän kautta Koskenkylään rakennettiin 1980-luvulla, jolloin osin jo 1950-luvulla syrjään jääneet vt:n 7 ja mt:n 170 liittymässä inventoidut rauniot ja golfraudan kautta kiertävä osuus lakkasivat viimeistään yleisinä tienä (TIEHA, FA8 1163:II).

Anders Allardtin Porvoon pitäjän historian mukaan Rantatien linjaus ylitti Porvoon maalaiskunnan Vadbäckenin ja Ilolan välisen Ilolan harjun aiemmin "Dödersbacka" nimisessä paikassa, mutta muutettiin 1800-luvulla sille paikalle jossa se oli vielä 1925 (Allardt 1925, s. 494). Allardin mainitsemaa vanhempaa linjausta ei inventoitaessa kyetty paikallistamaan maastossa, eikä linjaus 1778-79 rekognosointikartan perusteella ole muuttunut Ilolan aluella lukuunottamatta Postinmäestä itään olevan Skyttärbackenin länsikupessa olevaa peltoaukeaa, jolla linjaus teki lyhyen kaartein hieman nykyisen linjauksen pohjoispuolella (KKS 90). Pellolla ei havaittu merkkejä vanhasta linjauksesta. Nykyisen mt:n 170 linjaus Porvoo-Loviisa rakennettiin välillä Vadetjärvi-Kristineborg 1937-51, Kristineborg-Forsby 1950-54 ja Forsby-Sarvilahti 1950-54, jonka jälkeen valtaosa mt:n 170 linjauksen molemmiin puolin Vadetista Pernajan ja Loviisan rajalle inventoiduista tieosuuksista ja raunioista lakkasi yleisenä tienä, muuttui yksityistieksi tai raunioitui (TIEHA, FA8 1163:II).

Kristineborgin kaakkoispuolella inventoidun raunion kohdalla olevaa Erlandsbölebackenin mäkeä madallettiin 1840- ja 1850-luvuilla (Antell 1956, s. 151). Mäenharjanteen yli kiertävä, paikoin raunioitunut osuus lakkasi yleisenä tienä Pernajassa ja Ruotsinpyhtäällä vuosina 1929-32 tehtyjen Porvoo-Kotka mt:n oikaisu- ja levitystöiden yhteydessä. Samoissa töissä jäi syrjään osa Koskenkylän ja Pernajan välisellä harjalla olleesta linjauksesta sekä Loviisan ja Pernajan rajan länsipuolella inventoitu raunio (SVT XIX/1932, s. 66). Rantatien linjausta suunniteltiin oikaistavaksi Pernajan kirkon ohi nykyisen vt:n 7 suuntaisesti jo 1810, mutta linjaus toteutui vasta 1950-luvulla. Kirkon itäpuolella olleita vaikeita Stora- ja Lilla Svettbackenin mäkiä tasattiin vuonna 1819. Vuodelta 1775 on tieto, että Svettbackenin kohdalla vesi nousi ajoittain tielle, minkä vuoksi tietä oli vaikea pitää kunnossa (Sirén 1956, s. 143, 151).

Loviisan ohittava vt:n 7 linjaus liittymäjärjestelyineen rakennettiin 1980-luvun lopulla, jolloin vanha vt:n 7 osuus lakkasi yleisenä tienä ja jäi mt:n 179 länsipuoleiseksi raunioksi ja Porvoonkadun kautta Loviisaan vieväksi kaduksi. Loviisan ja Ruotsinpyhtään Myllykylän välinen osuus oikaistiin noin 5,5 kilometrin matkalta 1931-33, jolloin Loviisan Ampumaradan ja Tesjoen luona inventoidut osuudet lakkasivat yleisenä tienä (TIELUA, Tiet ja sillat V 55/31). Vt:ltä 7 Krogarsin talon kautta Marialundin talon luona nykyiseen pt:hen 11915 yhtynyt vanha Rantatien linjauksen osuus julistettiin osana nykyistä pt:tä Skog-



byn kylätieksi lokakuussa 1934. Tie oikaistiin samoihin aikoihin Marialundin kohdalta nykyiselle vt:lle 7, jonka jälkeen Krogarsin kautta kiertänyt vanha osuus lakkautettiin kylätienä maaliskuussa 1935. Skogbyn kylätie otettiin paikallistieksi 1962 (TIEHA, FA8 Yleinen, R:pyhtää T-6995. Skogbyn kylätie). Vt:n 7 osuus Loviisasta Ahvenkoskelle oiottiin 1964-66, jolloin Myllykylän ja Ahvenkosken välillä vt:n 7 molemmin puolin inventoidut rauniot ja Vähä-Ahvenkosken kautta vievä osuus lakkasivat yleisenä tienä (SVT XIX/1967, s. 58).

### *Sivutiet ja Loviisan linnoittaminen*

Pernajan Koskenkylän ruukki on perustettu 1682. Koskenkylästä Kuuskosken ja Lapinjärven kautta Elimäelle vienyt tie on mainittu jo 1600-luvun lopulla. Tie kunnostettiin 1700-luvun alkupuolella strategisista syistä maantiekseksi ja sitä nimitettiin 1750-luvulla "Mellanvägeniksi", keskimmäiseksi rajalle johtavaksi tieksi (Antell 1956, s. 273; Viertola 1974, s. 79). Tieltä Liljendalin, Eskilomin ja Mickelspiltomin kautta Myrskylään vieneen vanhan tien ohelle rakennettiin 1600-luvun lopulla uusi yhteys Myrskylään Hyövinkylän ja Hallilan kautta. Uuden Myrskylään vieneen tien merkitys kasvoi Koskenkylän ruukin perustamisen jälkeen, jolloin Myrskylästä Juornaankylän kautta Porvooseen vienyt tie jäi vähälle käytölle ja alkoi umpeutua (Antell 1956, s. 273-274). Porvoon porvaristo valitti asiasta valtiopäiville ja vaati vanhan Myrskylästä tulevan tien raivaamista. Valtiopäivät antoi asian maaherralle, joka käsitteli sitä Pernajan kesäkäräjillä 1690. Tällöin todettiin vanhan Myrskylästä Porvooseen vievän tien olevan Koskenkylän ja Rantatien kautta kiertävää uutta linjausta noin puolitoista peninkulmaa lyhyemmän ja että vanhan tien huonon kunnon pelättiin johtavan Porvoon raunioitumiseen. Hiljattain oli raivattu uusi tie Mäntsälästä Ohkolaan ja Myrskylän seudun rahvas oli alkanut kulkea tämän tien kautta Helsinkiin eikä enää käynyt Porvoossa. Antell on olettanut, että Myrskylän ja Porvoon välinen tie olisi yleisten alueen kauppiaan liittyvien syiden vuoksi raivattu uudelleen, mutta toteaa samalla Myrskylästä Koskenkylään vieneen tien merkityksen säilyneen (Antell 1956, s. 274). Porvoolaisten huoli tien kunnosta liittyy Helsingin ja Porvoon väliseen kilpailuun koillisen Uudenmaan kauppa-alueesta. Aloitteen Hollolan-Porvoon maantieltä Mäntsälästä Hämeentielle Ohkolaan vieneen polun raivaamisesta maantiekseksi olivat tehneet Helsingin porvarit vuoden 1680 valtiopäivillä (Hiltunen, Pertti 1988, s. 38).

Loviisasta ja Ahvenkoskelta pohjoiseen vieneet tiet liittyvät olennaisesti vuoden 1743 jälkeiseen tilanteeseen, vaikka tieurat perityvät osin vanhemmalta ajalta. Valtakunnan raja siirtyi 1743 Ahvenkoskelle, jolloin menetettiin myös aiemmin Rantatietä ja rannikkoa suojaamaan suunniteltu Haminan linnoitus- ja satamakaupunki. Hyökkäykselle avoimeksi jääneen Rantatien suojaus ja Savon sekä Ruotsin puolelle jääneen Karjalan kaupan ohjaaminen rannikolle yritettiin ratkaista perustamalla Pernajan Degerbyhyn maalinnoituksesta ja Svartholman merilinnoituksesta koostuva kaksoislinnoitus ja satamakaupunki.

Ajatus Degerbyhyn rakennettavasta maalinnoituksesta on peräsin vuodelta 1744, jolloin everstiluutnantti C.F. Nordenbergin johtama sotilaskomissio määrettiin Suomeen tutkimaan rajan linnoitusmahdollisuuksia ja rannikolle rajan läheisyyteen sijoitettavan tapuli-kaupungin paikkaa. Komissio totesi Ahvenkosken sopimattomaksi suurelle linnoitukselle, mutta katsoi, että päälinoitus voitaisiin sijoittaa Pernajan Degerbyhyn. Degerbyn ja Ahvenkosken välinen maasto oli kivistä ja vaikeakulkuista ja niiden välinen tie kapea. Vaikean maaston vuoksi tieltä ei voisi poistua, joten hyökkäävää vihollista voisi estää vähällä joukolla. Ahvenkoskelta Elimäelle vievä ratsutie oli vaikea ja kivinen eikä armeijan edettävissä. Komission mielestä Degerby sopi sijaintinsa perusteella erinomaisesti



tapulikaupungille, sillä Rantatie kulki sen kohdalla lähellä merta ja lahti oli purjehduskelpoinen. Väylän vuoksi olisi tarpeellista sijoittaa merilinnoitus lahden suulle (Nikander, Gabriel 1930, s. 7-8).

Komission lausunnon jälkeen seurasi usean vuoden kiivas keskustelu, joka liittyi laajempaan 1720-luvulta asti käytyyn kiistelyyn Suomen puolustuksessa noudatettavista strategioista. Lopulta vuoden 1746-47 valtiopäivillä päädyttiin näkemykseen, ettei Degerby ollut sopiva avomerilaivastosatamaksi tai päälinnoituksen paikaksi, mutta sinne voitaisiin sijoittaa rajalinnoitus ja mahdollisesti sen yhteyteen kaupunki. Päälinnoitus päätettiin rakentaa Helsinkiin. Kesällä 1747 Suomeen lähetettiin uusi kolmejäseninen sotilaskomissio tutkimaan soveliaita linnoitus- ja satamapaikkoja. Komission mukaan Degerbyn alue soveltui hyvin linnoitukselle, sillä Rantatien molemmin puolin oleva maasto oli erittäin vaikeakulkuista. Saman vuoden 1747 marraskussa vahvistettiin Degerbyn kaupungin ja Svartholman Degerbyn kaksoislinnoituksen suunnitelma (Nikander 1930, s. 8-13). Loviisa-nimen kaupunki sai kuningas Fredrik Adolfin vierailun yhteydessä 1752, jolloin kaupungin raati pyysi kuninkaalta lupaa nimetä Degerbyhyn peusttu kaupunki kuningattaren mukaan Loviisaksi. Rantatien linjauksen pohjoispuoleinen Bastion Ungern rakennettiin vuosina 1751-52 ja eteläpuoleinen Bastion Rosen vuosina 1751-53. Bastioneja, kuten koko muutakaan Loviisaan kaavailtua maalinnoitusta ei saatu koskaan valmiiksi.

Degerbyn linnoittamista suunnitellut Nordenberg esitti 1744 Savoon johtavan maantien rakentamista. Tie edellytti Lapinjärvelle Savosta ja Hämeestä tulevien teiden yhtymäkohtaan vievän osuuden raivaamista, mikä oli Nordenbergin mielestä helppoa, sillä Degerbyn ja Lapinjärven välistä kangasta voitiin raivaamattomanakin ajaa kärryillä (Viertola 1974, s. 68). Kymenkartanon läänin maaherra Henrik Wrede ehdotti vuonna 1748 Degerbystä Savoon vievän tien rakentamista postinkulkuun liittyvin perustein. Degerbyn posti kiersi tuolloin Ahvenkosken rajapostikonttorin kautta, jossa sen oli odotettava viisi päivää ennen Savoon menevän postin lähtöä (Pietiäinen 1988, 1, s. 170). Tieasiaa käsiteltiin vuoden 1751 valtiopäivillä. Loviisasta 1700-luvun puolimaissa Lapinjärven ja Artjärven kautta Uuteenkylään Yliselle Viipurintielle ja edelleen Suurelle Savontielle muotoutunut tie jäi merkitykseltään vähäiseksi, koska Itä-Suomen kauppa hakeutui Loviisan sijasta Pohjanmaan rannikkokaupunkeihin (Viertola 1974, s. 68-69). Ahvenkoskelta Kymijoen länsirantaa Elimäelle vienyt tie parannettiin 1740-luvulla raja- ja postijärjestelyjen vuoksi kärrykelpoiseksi (Viertola 1974, s. 79).

Koskenkylässä, Loviisassa ja Ahvenkoskella Rantatiestä erkanevia teitä pitkin oli yhteys Elimäelle, jonka kautta kulki Nastolan seudulla Uudessakylässä Yliseltä Viipurintieltä eronnut Anjalankoskelle ja edelleen Haminaan vienyt tie. Tie rakennettiin hattujen sodan alla 1739-40, mutta sitä tehtäessä käytettiin hyväksi Hirvikoskelta Elimäen ja Sääksjärven kautta Uuteenkylään vievää vanhempaa uraa, jonka Viertola katsoo olleen keskiaikainen (Viertola 1974, s. 68). Tie on ollut olemassa ainakin 1500-luvun puolimaissa, jolloin Juhana-herttua matkusti Turusta Tammerkosken, Hämeenlinnan ja Vehkalahden kautta Viipuriin. Juhanan käyttämä reitti selviää Jaakko Teitin kirjoittamasta yöpymispaikkaluettelosta, joka sisältyy Teitin vuosien 1555-1556 valitusluetteloon. Hämeenlinnan ja Viipurin välillä herttua yöpyi mm. Hollolan Uudessakylässä, litin Sääksjärvellä, Pyhtään Elimäellä, Pyhtään Anjalassa ja Vehkalahden nimismiestalossa, joten hän käytti Yliseltä Viipurintieltä Elimäen kautta Rantatielle vienyttä reittiä (Teitti 1555-56, s. 127).

Viertolan mainitseman Hirvikoskelle vievän vanhemman uran perusteella Uudenkylän Vehkalahden välinen tie olisi ylittänyt Kymijoen Hirvikoskella ja jatkunut Munasuon ja Valkmusan välistä harjujaksoa Pyhtään Myllykylään ja edelleen Rantatielle. Yöpymispaikkojen perusteella tie on kuitenkin saattanut ylittää Kymijoen Anjalankoskella ja viedä Liikkalan ja Metsäkylän kautta Vehkalahdelle. Viertolan mukaan Uudenkylän-



Haminan tietä rakennettaessa kunnostettiin Haminan ja Liikkalan välinen vanha tieura, mutta jouduttiin rakentamaan kokonaan uusi tie Anjalaan, jossa Kymijoen yli tehtiin silta (Viertola 1974, s. 68). Teitti ilmoittaa luettelossa yöpaikkojen väliset peninkulmat, mutta annettuja välimatkoja ei voi käyttää sellaisenaan, koska ennen yhtenäistä valtakunnallista vuoden 1649 peninkulmaa Suomessa käytetyn peninkulman tarkkaa mittaa ei tunneta. Eri lähteiden perusteella sen pituudeksi on arvioitu noin kuusi kilometriä (Jansson 1966, p. 627; vrt. Masonen 1989, s. 62-63).

Vaikka varsinaisten välimatkojen pituuden määrittely on Teitin luettelossa annettujen matkojen perusteella vaikeaa, voi etäisyyksiä käyttää sellaisenaan suhteellisen välimatkan osoittajina. Teitin mukaan Uudenkylän ja Sääksjärven sekä Sääksjärven ja Elimäen välillä oli neljä peninkulmaa, mutta Elimäen ja Anjalan sekä Anjalan ja Vehkalahten nimismiestalon välillä viisi peninkulmaa. Vehkalahten nimismiestalo oli 1500-luvun keskivaiheilla Poitsilassa ja Nuuttilassa (Korhonen 1981, s. 31). Teitin ilmoittamien välimatkojen perusteella tien on täytynyt kulkea Anjalan ja Liikkalan seudun kautta, sillä Hirvikosken ja Siltakylän kautta Rantatielle kiertänyt linjaus on suhteellisesti huomattavasti pidempi (Etäisyyksiä voi tarkastella esimerkiksi mittakaavaan 1:200000 laaditusta Suomen tiekartasta, GT 3, karttakeskus, Helsinki 1990). Martti Korhosen mukaan Reitkallista Metsäkylän kautta Elimäelle vienyt tie rakennettiin viimeistään 1660-luvulla (Korhonen 1981, s. 45.), mutta ajankohta, jolloin tietä on alettu ylläpitää yleisenä tienä, on epäselvä. Anjalankoskella koskesta etelään olevan suvannon eteläpuolella on Anjalan ja Mämmälän kylien välillä saattanut olla varhemmin lautta.

### 4.3. Kymen lääni

#### Kymijoen Ahvenkoskelta Haminaan. Ruotsinpyhtää, Pyhtää, Kotka, Vehkalahti

##### *Linjaus*

Vähä-Ahvenkoskella mt:stä 179 kaakkoon erkaneva Rantatien linjaus ohittaa tien pohjoispuolelle jäävän Ahvenkosken rajapostikonttorin kivisokkelin raunion ja erkanevasta rauniosta itään olevan sarvilinnoituksen kohdalla sorapintaisena tienä Kymijoen Ahvenkoskessa olevalle Uudenmaan ja Kymen läänien rajalle. Vuosina 1743-1808 paikalla oli Ruotsin ja Venäjän välinen raja. Rantaan päättyvän linjauksen eteläpuolella on säilynyt 1700-luvun linnakkeen raunio (SR24.3.05). Sarvilinnakkeelta etelään vievä kestopäällystetty raunio ylittää Kymijoen Savukosken museosillalla ja vie metsäisen kangasylängön poikki vt:lle 7 (SR24.1.08).

Kosken itäpuolella Kymen läänin alueella linjaus tulee näkyviin Kymijoessa olevan Kirmusaaren länsirannasta saareen nousevana metsittyneenä sorapohjaisena tierauniona, joka katkeaa saareissa olevan mökin piha-alueeseen. Mökistä länteen on säilynyt mahdollisen pienen linnakkeen jäänteitä. Raunio tulee uudelleen näkyviin mökin itäpuolella, laskeutuu joen rantaan ja katkeaa jokeen. Vähäinen linjauksen katkelma on säilynyt sorapohjaisena tierauniona Kirmusaaren koillispuolella olevassa Tirikan saareissa sijaitsevan raunioituneen Ahvenkosken Isonsillan entisen läntisen maatuen päässä (SR25.3.01). Kymijoen Ahvenkoskenhaaran itäpuolella linjaus jatkuu sillan entisen itäisen maatuen päästä sorapohjaisena nurmeltuneena penkereenä, joka liittyy sorapintaiseen pihatiehen ja edelleen Ahvenkosken kartanoon vievään soratiehen. Linjauksen



eteläpuolella Kymijoen rannassa on sijainnut 1700-luvulla pienehkö linnake. Soratie kaartaa Kirmusaaren itäpuoleisen suvannon koillisrantaa Ahvenkosken peltoaukealle, jossa se kääntyy Huvikallioiden pohjoisjuurta itään ja erkanee Ahvenkoskelta vt:lle 7 vievästä tiestä sorapintaisena tilusraiteena peltoaukean reunaa kaakkoon. Pellon ja metsän reunassa linjaus selkenee sorapintaiseksi tieuraksi, joka ylittää Villströmsbäckenin lounaispuoleisen metsäharjanteen vt:lle 7 (SR25.3.02).

Ahvenkoskelta tulevan metsätien ja vt:n 7 liittymästä itään linjaus erkanee vt:stä 7 haarautuvan pt:n 14528 liittymän kohdalla sorapohjaisena metsittyneenä tierauuniona kaakkoon, katkeaa vt:hen 7 ja tulee uudelleen näkyviin sen pohjoispuolella sorapintaiseen vt:ltä 7 koilliseen eroavaan tiehen liittyvänä tierauuniona. Tie liittyy luoteesta pt:hen 14528, jota Rantatien linjaus seuraa Kymijoen Pyhtäänhaarassa olevan Kirkonkylän sillan yli Pyhtään kirkolle. Linjaus ohittaa kirkon eteläpuolelta ja kaartaa kirkonkylän halki kaakkoon. Noin 300 metriä kirkosta linjaus erkanee pt:n 14528 itäpuolelle sorapintaisena vaikeasti levinneenä pihatienä, ylittää pienehkön kivihoivurummun ja katoaa talon piha-alueeseen. Linjaus jatkuu pt:n 14528 suuntaisesti vt:lle 7, jolta se erkanee sorapintaisena pt:nä 14538 koilliseen nousten kuivalle Korkiaharjun kankaalle. Harjun päällä Rantatien linjauksesta erkanee kaakkoon harjun suuntaisesti Purolaan vienyt tie (SR25.3.03; SR25.1.06; SR25.3.04).

Korkiaharjulta linjaus laskeutuu pt:n 14538 mukaisesti jyrkähkön mäen Lokoskärrinvievän muodostamaan kuruun, jossa se on havaittavissa pt:n pohjoispuolella harjun rinteiden juuressa noin 200 metrin mittaisena vesakoituneena sorapohjaisena tierauuniona. Pt 14538 ylittää Bläckärin siltapaikan ja nousee Lokoskärrin koillispuoleiselle metsäylängölle. Sillasta koilliseen pt:n 14538 luoteiskupeella on säilynyt vähäinen raunioitunut linjauksen katkelma. Linjaus seuraa metsässä pt:tä 14538 Länsikylään. Råbackenista lounaaseen olevan Vaunu-suon kohdalla tie ylittää syvähkön kurun ja kiertää eteläpuolelta notkelmasta itään olevan korkean Degerbergetin kallion. Kallion kohdalla kestopäällystetyksi muuttunut tie laskeutuu harjanteen päässä olevan Brinkbackenin töyrään yli Länsikylään Siltakylänjoen laajalle peltoaukealle. Simonsin talon kohdalla pt:n 14538 suuntaisesta Rantatiestä erkanee Länsikylänpuron yli koilliseen Myllykylään vienyt sivutie. Rantatien linjaus seuraa Länsikylänjoen ja Siltakylänjoen länsirantaa Siltakylään, jossa se ylittää joen mutkassa kohoavan Kuppiksen mäen ja laskeutuu Siltakylänjoen sillalle. Kuppiksen luoteispuolella Rantatiehen yhtyy sorapintaisena tilustienä Purolasta Siltakylään vievän tien linjaus. Siltakylän sillan ylitettyään Rantatie noudattaa mt:tä 3561 Siltakylän halki pt:n 14598 liittymään. Liittymän länsipuolella tiehen yhtyy pohjoisesta sorapintaisena tienä Myllykylästä kallioiden yli saapuva linjaus (SR25.3.04).

Linjaus jatkuu pt:n 14598 suuntaisesti vt:n 7 ali ja kiertää Huut- ja Kärsäjärven eteläpuolitse laajahkon kaarteeseen takaisin vt:lle 7. Heinlahden pohjoispuolella linjaus yhtyy vt:n 7 eteläpuoleiseen kevyenliikenteenväylään ja edelleen pt:hen 14601. Pt:den 14598 ja 14601 liittymien välinen osuus inventoitiin huhtikuussa 1991, jolloin paikalla oli sorapohjainen pengerretty tieraunio. Paikka tarkastettiin uudelleen elokuussa, jolloin raunio oli rakennettu kestopäällystetyksi kevyenliikenteenväyläksi (SR25.3.05). Linjaus jatkuu pt:n 14601 suuntaisesti Heinlahden koillispuoleisia kukkuloita kaakkoon ja kaartaa Mokran kohdalla peltoaukean yli Rajavuoren kupeeseen. Rajavuoren luoteispäässä linjaus yhtyy vt:hen 7 ja erkanee välittömästi sen koillispuolelle pt:nä 14635 ja edelleen Pyhtään ja Kotkan rajalla olevalle maankaatoalueelle johtavana sorapintaisena liittymänä. Liittymän länsipuolella penkan takana on säilynyt vanha Pyhtään ja Kymen rajamerkki (SR25.2.01). Linjaus kaartaa maankaatoalueen kuvetta koilliseen ja katkeaa pohjoiseen vievään tiehen.



Kotkan puolella inventoitu linjaus tulee uudelleen näkyviin tien itäpuolelta koilliseen erkanevana osin purettuna sorapohjaisena rauniona, kaartaa Väärämäen eteläpuolitse ja liittyy Petäjäsuolla sorapintaiseen paikoin paljaan kallion päällä olevaan tiehen. Linjaus seuraa tietä Petäjäsuon asuinalueen halki pt:lle 14635, jonka mukaisesti Rantatie saapuu Sutelan alueelle (SR26.3.01). Ennen pt:n 14635 ja pt:n 14618 risteystä linjaus erkanee pt:n 14635 koillispuolelle sorapintaisena tienä Kymijoen Pihkoonhaaran lounaispuoleiselle peltoaukealle, risteää pt:n 14618 kanssa ja kaartaa töyräältä alas vanhan Sutelan kylän pienen sillan paikalle, jossa se ylittää Pihkoonhaaran. Pihkoonhaaran itäpuolella Rantatien vanhin linjaus on vienyt suoraan Langinkoskenhaaran yli Sutelan kylän ison sillan kautta Hovinsaareen. Kyminlinnaa rakennettaessa linjaus muutettiin 1790-luvulla kulkemaan noin 200 metriä vanhasta siltapaikasta pohjoiseen, jonne rakennettiin uusi silta. Hovinsaareissa vanha Rantatien linjaus jäi Kyminlinnan sisään, jossa se on osin säilynyt läntisten vallitusten takaa kasarmialueelle tulevana sorapintaisen tienä. Nuorempi linjaus ylittää joen vallitusten luoteiskulmassa ja seuraa sorapintaisena tienä maavallien ja kaivannon pohjoisreunaa mt:lle 3573 ohi 1400-luvun alussa mainitun Ryssestenin rajakiven paikan. Linjaus ylittää mt:n 3573 suuntaisesti Huumanhaaran yli vievän Kantinsillan ja sen pohjoispuolella olevan radan ja kaartaa Kaurankadun ja Tampsantien suuntaisesti koilliseen. Kantinsilta on saanut nimensä Hovinsaareissa sillan luoteiskupeella olleesta pienehköstä linnakkeesta (ruots. Skans). Tampsantieltä linjaus erkanee Kierikkalankadun suuntaisesti pohjoiseen ja yhtyy takaisin mt:hen 3573 hieman Korkeakoskenhaaran eteläpuolella (Kymi-seuran puheenjohtaja Pauli Aatolan ystävällisesti välittämän perimätiedon mukaan linjaus olisi "Kustaa Vaasan aikana (?)” kulkenut suunnilleen nykyiseltä Tampsantieltä erkanevan Vuorikadun suuntaisesti kallioiden yli Kierikkalaan ja Korkeakosken sillalle). Linjaus ylittää Korkeakosken Ison sillan ja liittyy mt:nä 3573 mt:hen 3571 sillasta koilliseen olevan voimalaitoksen ja tehtaan pohjoispuolella. Ennen tehtaiden rakentamista linjaus kääntyi Korkeakosken pohjoispuolella suoraan joen rantaan itään, ylitti kallionkumpareen ja liittyi lännestä nykyiseen mt:hen 3571 (SR26.3.02; SR26.1.06).

Mt:n 3571 mukaisesti kaakoon vievä linjaus erkanee entisen Insuliittitehtaan eteläpuolella tiestä itään ja ylittää Insuliittintienä Suurojan siltapaikan sekä Korkeakosken ja Karhulan välisen radan. Linjaus yhtyy Insuliittintienä Virsumäentiehen, risteää mt:n 357 kanssa ja jatkuu mt:n itäpuolelta Lautakatontienä itään. Lautakatontiestä haarautuu koilliseen katkonainen kevyenliikenteen käyttöön jäänyt tielinjaus, jona Rantatie liittyy Ristinkallion pohjoispuolella sorapintaiseen Vanhaan Viipurintiehen. Inventoitu linjaus seuraa Vanhaa Viipurintietä metsäisen kuivahkon ylängön halki Saksalaan, jossa se liittyy Rookinvuoren länsipuolella kestopäällystetyyn mt:hen 3582 ja laskeutuu Nummenjoen peltoaukealle. Tie ylittää Nummenjoen Rookin sillalla, jonka pohjoispuolella linjaus erkanee mt:stä 3582 koilliseen sorapintaisena Tavastilan kaakkoispuolitse kaartavana tienä ja liittyy Salminlahden pohjoispuolella luoteesta vt:hen 15 (SR26.3.03).

Tavastilasta tulevan tien ja mt:n 15 itäpuolella linjaus erkanee kaakoon sorapintaisena, Karhukankaan ja Suutarin taimitarhojen välistä Kotkan ja Vehkalahden rajalla olevan Rajamäen pohjoispuolitse kaartavana tienä. Osin metsäautokäytössä oleva tie laskeutuu kuivahkolta kankaalta Vehkalahden Neuvottoman kylään ja liittyy luoteesta vt:hen 7 (SR26.3.04). Liittymän jälkeen on tien molemmiin puolin säilynyt noin 300 metrin mittainen vanhemman linjauksen osuus. Jälkimmäisen vt:n 7 pohjoispuolella olevan osuuden itäpäässä on vähäinen vesakoitunut sorapohjainen tieraukio. Linjaus erkanee uudelleen vt:n eteläpuolelle Mäkelänkankaalle johtavan sorapintaisen tien liittymästä itään vievänä yksityistienä, joka liittyy takaisin vt:lle 7 lähellä Neuvottoman ja Summan kylien rajaa. Rajan kohdalla linjaus erkanee vt:stä 7 koilliseen sorapintaisena meylsäiselle ylängölle nousevana tienä, ohittaa vanhasta kilometripylväystä tehdyn Kulkurinpatsas-



muistomerkin ja kaartaa paikoin paljaalla kalliolla sijaitsevana metsätienä Timperkärnin peltoaukean kupeessa takaisin vt:lle 7 lähellä Summan kylää (SR27.3.01).

Summassa Rantatie ylittää vt:n 7 suuntaisesti Summanjoen siltapaikan ja erkanee sora-pintaisena pt:nä 14667 koilliseen (SR27.3.02). Pt 14667 yhtyy Kirjakorvenmäen koillis-puolella kt:hen 61, jonka itäpuolelta linjaus jatkuu kestopäällystetyn kevyenliikenteen-väylän ja Vanhan Viipurintien suuntaisesti Suosillanmäen ja Konttimäen välisen kurun poikki mt:lle 3711. Konttimäen kodalla Vanhan Viipurintien eteläpuolella on säilynyt osin tuhoutunut kaarteeseen katkelma (SR27.3.03). Vanhan Viipurintien ja mt:n 3711 liittymässä linjaus erkanee mt:stä 3711 koilliseen ylittäen Salmenvirrantien suuntaisesti Haminan-Anjalankosken radalta Hillonniemeen eroavan sivuraiteen. Karenkulmassa linjaus yhtyy Salmenvirrantienä Pirkantiehen ja kääntyy voimakkaasti kaakkoon ylittäen Salmenvirran sekä Vehlakahden ja Haminan rajan Salmen museosillalla. Vehkalahden rajalta linjaus vie Mannerheimintien suuntaisesti Haminaan, jossa se hämärtyy vallitusten luoteispuo-lella katuverkostoon (SR28.4.3.01).

### *Ajoitus*

Uudenmaan ja Viipurin läänien rajan ja Kymminlinnan sekä Jalon tienhaaran ja Haminan väliset vanhan Rantatien osuudet tulivat valtion välittömään hoitoon huhtikuussa 1932, Kymminlinnasta Korkeakosken kautta Jalon tienhaaraan vienyt osuus jo toukokuussa 1929 (SVT XIX/1932, s. 46). Kesäkuussa 1932 päivättyjen Ahvenkosken ja Kymminlinnan sekä Jalon ja Haminan välisten osuuksien luovutus- ja vastaanottokatselmusten perus-teella tien leveys vaihteli neljästä metristä kuuteen ja puoleen metriin. Tie oli leveintä Pyhtään Kirkonkylän sillasta Ahvenkoskelle ja kapeinta Sutelan ja Pyhtään rajan välillä. Pyhtään ja Ahvenkosken välillä tie oli hyväkuntoinen, sillä tarkastajien mielestä rummut olivat erinomaisia, samoin ojat noin kahden kilometrin matkalla. Tien sivuojat olivat yleensä välttävät, mutta puuttuivat paikoin metsäosuuksilla (TIELKYA, Fe 19 b 6; SVT XIX/1932, s. 44).

Vanha Kirmusaaren kautta kulkenut Rantatien osuus hylättiin 1924-28, jolloin Loviisan ja Pyhtään välinen maantie oikaistiin kulkemaan uuden Savukosken sillan kautta (SVT XIX/1928, s. 83-84). Etelä-Suomen Voima OY rakensi Merikoskeen 1933 voimalaitok-sen, joka nosti yläpuolisen joen vedenpintaa usealla metrillä. Valtaosa Kirmusaaressa olleesta linjauksesta jäi kokonaan veden alle. Ahvenkosken ja Pyhtään kirkonkylän välistä tietä parannettiin noin kolmen kilometrin matkalta 1954-55, jolloin Pyhtään kirkonkylän länsipuolella inventoitu osin raunioitunut osuus on lakannut yleisenä tienä (SVT XIX/1955). Vt 7 oiottiin ja parannettiin Loviisan ja Ahvenkosken välillä Merikosken voimalaitoksen ja Pyhtään kirkonkylän eteläpuolelta 1964-67, jolloin koko Savukosken kautta kulkenut linjaus lakkasi yleisenä tienä ja Pyhtään kirkonkylän kautta vienyt osuus jäi paikallistieksi (SVT XIX/1967, s. 63-64).

Pyhtään kirkonkylän ja Kymminlinnan välinen osuus oikaistiin 18 kilometrin matkalta 1930-33, jolloin kirkonkylän ja Siltakylän välinen osuus lakkasi yleisenä tienä (SVT XIX/1933, s. 84). Kirkonkylän ja Siltakylän välinen tie määrättiin Länsikylän kunnantieksi joulukuussa 1953 ja otettiin paikallistieksi toukokuussa 1960. Elokuussa 1961 tehdyn vastaanottoottokatselmuksen mukaan tie oli hyväkuntoinen (TIEHA, FA8 Yleinen, Pt:t, Pyhtää T-5242). Vt:n 7 linjaus oikaistiin Siltakylässä 1963-66, jonka jälkeen vanha linjaus numeroitiin mt:ksi 3561 (SVT XIX/1966, s. 84; SVT XIX/1967, s. 62). Vuosina 1930-33 rakennetun Pyhtään ja Kymminlinnan välisen oikaisun jälkeen lakkasivat yleisenä tienä myös nykyiset paikallisteinä 14598 ja 14601 inventoidut osuudet ja niiden välissä



huhtikuussa 1991 ollut raunio sekä. Tiet määrättiin Huutjärven ja Mokran kunnanteiksi helmikuussa 1955 ja otettiin paikallistieksi toukokuussa 1960 (TIEHA, FA8 Yleinen, Pt:t, Pyhtää T-5244 ja T-5245). Paikallisteiden ja vt:n 7 liittymäjärjestelyjä muutettiin kesällä 1991, jolloin niiden välissä ollut 1930-luvulla yleisestä käytöstä jäänyt raunio muutettiin kevyen liikenteen väyläksi. Nykyisen Kotkan alueella Petäjäsuolla inventoitu tieraunio lakkasi yleisenä tienä 1930-33 oikaisun yhteydessä (SVT XIX/1933, s. 84). Pyhtään ja Kotkan rajalla oleva maankaatoalue ja Rantatien vanhan linjauksen katkaiseva tie on tehty 1980-luvulla.

Korkeakosken ja Uudenkylän välinen maantie, nykyinen mt 3573 parannettiin ja oiottiin 1931-34 (TIELKYA, Fe 5:51:1; TIEHA, FA8 319). Nykyinen vt:n 7 linjaus Sutela-Neuvoton-Summa rakennettiin 17 kilometrin matkalta 1935-39, jonka jälkeen koko Sutelasta Kyminlinnan, Korkeakosken ja Tavastilan ja Neuvottoman kautta Summaan vienyt vanha linjaus lakkasi nykyistä mt:tä 3573 lukuunottamatta yleisenä tienä (Perko 1977, s. 126). Summan ja Haminan välinen maantie oikaistiin nykyisen vt:n 7 mukaisesti 1937-51. Samanaikaisesti rakennettiin nykyisen mt:n 3711 mukainen Poitsilan yhdystie (TIEHA, FA8 319; SVT XIX/1950, s. 42). Järjestelyjen yhteydessä vanha Salmen sillan kautta vienyt linjaus lakkasi yleisenä tienä. Summan ja Poitsilan välinen nykyinen pt 14667 otettiin lakkautettuna entisenä maantienä Summan kunnantiekseksi maaliskuussa 1957 ja määrättiin paikallistieksi kesäkuussa 1960 (TIEHA, FA8 Yleinen, Pt:t, Vehkalah-ti, T-6060). Poitsilassa Konttimäen kohdalla ollut mutka oikaistiin jo tammikuussa 1931. Haminan tiemestari oli tarkastanut mutkan syyskuussa 1929, jolloin se oli "äkkikaartei-nen ja jyrkkälaskuinen" (TIEHA, FA8 153:6).

#### *Linjaus Pyhtäällä ja Kyminkartanon alueella*

Pyhtäällä toimiva Pyhtään perinnepiiri on 1980-luvulla pohtinut mahdollisuutta, että Rantatien linjaus olisi Pyhtäällä varhemmin kulkenut joko Myllykylän tai Purolan kautta. Siltakylän ja Kuppiksien mäen pohjoispuoleisen peltoaukean korkeus meren pinnasta on paikoin vain 1,9 metriä ja vesi pakkautuu toisinaan yhä myöhäissyksyllä maantielle, minkä vuoksi on arveltu Länsikylän ja Siltakylän välisen linjauksen käytön olleen varhemmin hankalaa (Pyhtään perinnepiiri. Vanha Viipurintie Pyhtään alueella tänään 1986. Esko Virtasen hallussa; Peruskartta 3024 07 PERNOO, 1988). Inventoinnin yhteydessä läpikäyty 1700- ja 1800-lukujen karttamateriaali ei vihjaa muutoksiin Ranta-tien linjauksessa 1700-luvulla tai sen jälkeen. Muun lähdemateriaalin perusteella Länsi-kylästä Länsikylänviepän ja Siltakylänjoen lounais- ja itärantaa seuraava linjaus on ollut käytössä viimeistään 1500-luvun loppupuolelta. Vuoden 1616 valitusluetteloiden mukaan 1500-luvun lopun ja 1600-luvun alun sotakaudella Pyhtään kautta kulkeneet joukot olivat aiheuttaneet vahinkoa mm. Kuppiksessa ja Heinlahdella (Vuoden 1616 vali-tusluettelot, s. 260, 262). Kuppikseen määrättiin kestikievari samanaikaisesti Tesjoen kanssa vuonna 1622, josta lähtien Pyhtään itäpuoleisen osan kestikievari toimi Silta- ja Länsikylän alueella (Oksanen 1991, s. 124, 175). Pyhtään nimismiestalo sijaitsi 1560-luvulta 1660-luvun alkuun Itä- tai Länsikirkonkylässä, lukuunottamatta 1602-07, jolloin nimismiestalo oli Länsi-Myllykylässä. 1660-luvun alusta eteenpäin nimismiestalo sijaitsi Länsikylän ja Siltakylän alueella (Oksanen 1991, s. 56).

Historiallisen karttamateriaalin perusteella todetusta Rantatien linjauksesta erillään olleella Purolan alueella ei ole ollut kestikievaria tai nimismiestaloa, eikä muukaan lähdemateriaali viittaa kaukoliikenteen kulkeneen sen kautta. Sen sijaan Länsi-Myllykylässä on ollut nimismiestalo 1600-luvun alussa. Vuoden 1616 valitusluettelon ilmoittamien sotaväen liikkeiden perusteella linjauksen yleissuunta on kulkenut



1500-luvun ja 1600-luvun taitteessa Kuppiksen kautta Heinlahdelle, mihin sopii myös Rantatien linjauksen läheisyydessä Myllykylänpuron länsipuolella olleen Länsi-Myllykylän kestikievarin sijainti. Siltakylän siltaa ei ole merkitty Pyhtään-Haminan väliin Teitin Kymijoen suuhaaroja kuvaavaan karttapiirrokseen. Piirrokseen on merkitty vain suuremmat, useamman pitäjän ylläpitämät sillat (Teitti 1555-56, s. 225). Siltakylänjoki on mainittu "Kupis å"-nimellä Teitin valitusluetteloon sisältyvässä Viipurin ja Turun välisten jokien ja virtojen luettelossa 1555-56. Joki antoi pikkukalaa (Teitti 1555-56, s. 91). Siltakylä-nimitystä on käytetty viimeistään 1650-luvulla, jolloin kestikievarin mainitaan olleen Kuppiksen Siltakylässä (Oksanen 1991, s. 124; VA. Tuomiokirjakortisto, 1657 ii 1:IIIv, kestikievari "Kupis Broby"). Sillan tilalla saattaa olla ollut varhemmin lautta.

Kyminlinnan luona linjaus on muotoutunut valtaosin Kyminlinnan eri vaiheissa 1790-luvulta 1810-luvulle tapahtuneen linnoittamisen jälkeen. Kyminkartanon vanha päärakennus sijaitsi Kantinsillasta noin 200 m itään olevalla niemellä. Vuoden 1692 Kyminkartanon aluetta kuvaavaan karttaan on merkitty kartanon vanhan paikan itäpuolelle tonttialueesta Huumanhaaran yli erkaneva silta. Sillalta vei tie peltokappaleiden välitse koilliseen, jossa se kartalla katkeaa aitaan ennen Äijönvuoren kallioita (VA, Karttakokoelma, MH 224a-b). Vuosien 1788-90 rekognosointikartassa ja 1788 kartassa tien on merkitty jatkuvan Rantatien päälinjaukselle (KKS 76; KRA, Portf. 42:23). Tien linjaus ei enää inventoitaessa ollut paikallistettavissa maastossa. Vuoden 1692 kartan perusteella kartanon piha-alueelta Rantatielle vieneen tien liittymä sijaitsi Hovinsaareissa noin nykyisen Kyminlinnan sisällä olevan kasarmialueen kohdalla. Hovinsaaren itärannalla hieman kartanosta etelään sijaitsi todennäköisesti keskiajalta peritynyt kartanon kappeli (KKS 76, 94; VA. MH 224 a-b; Teitti 1555-56; Rosén 1960, s. 116-117).

Noin vuodelta 1450 on tieto vahvistuskirjeestä, joka koski "Pyhtään lähellä olevassa Kymin pitäjässä heti suuresta sillasta länteen olevaa Hovinkartanoa", "om Hofgarden nest vesten vidh Stora brona i Kymnesokn vidh Putis" (FMU III 2870. Hausenin mukaan Meddelanden från Svenska Riksarkivet, Häft II, s. 39 painetusta vanhasta kirjemerkinästä). Ragnar Rosén on katsonut muistiinpanon tarkoittaneen Huumanhaaran yli johtanutta siltaa tai Sutelan kylän Isoasiltaa (Rosén 1960, s. 213). Mikäli maininta on aito, ei sen voi ymmärtää tarkoittavan muuta kuin vuoden 1692 kartaan Kyminkartanon tonttialueen itäpuolelle Huumanhaaran yli merkittyä siltaa. Määritelmä "Suuri silta" ilmaisee sillan olleen todennäköisesti yleisellä tiellä. Maininta ei estä, että Huumanhaaran yli olisi ollut olemassa toinen silta myöhemmän Kantinsillan luona, mutta kahden mittavan sillan rakentaminen miltei vierekkäin on epätodennäköistä. Suuren sillan ei voi ymmärtää tarkoittavan Korkeakosken Isoasiltaa, joka on noin puolentoista kilometrin päässä Hovinsaaresta ja Kymenkartanon vanhasta tontista. Huumanhaarassa ollut silta on merkitty Jaakko Teitin luettelossa olevaan vuoden 1555 karttapiirrokseen, mutta piirros on niin ylimalkainen, ettei siltaa voi sen perusteella tarkasti paikallistaa (Teitti 1555-1556, s. 225).

Kantinsillan luoteispuolella Hovinsaaren rannassa ollut Skantz on merkitty vuoden 1692 karttaan. Vaikka varustusta ei ole merkitty Teitin luettelon 1555-56 karttapiirrokseen, on se todennäköisesti rakennettu 1555-56 sodan aikana, josta on tietoja myös Olavinlinnaan johtaneiden teiden varsille pystytetyistä murroksista (AH 4 67; Viljanti 1956, s. 94-95). Ragnar Rosén olettaa, että Huumanhaaran ylimenopaikkaa olisi varustettu jo 1495-97 sodan aikana, jolloin Kymenkartanon seudulla pidettiin joukkoja (Rosén 1950, s. 151). Varustusta ei ole merkitty enää 1700-luvun karttoihin (KKS 76; KRA, Portf. 42:23).

Noin vuoteen 1450 ajoittuvan siltamaininnan, vuoden 1692 kartan ja Hovinsaaren varustusta koskevien tietojen perusteella on mahdollista, että vanha Rantatien linjaus on



alunperin ylittänyt Huumanhaaran Hovinkartanon kohdalla Hovinkosken niskalla olleella sillalla ja että linjaus on jossain vaiheessa 1400-luvun puolenvälin jälkeen muutettu kulkemaan ylempää nykyisen Kantinsillan paikalta. Samassa yhteydessä tai viimeistään 1500-luvun puolivälissä Huumanhaaran yli vievä silta on ehkä varustettu Hovinsaaren puoleisella murreksella, joka muutettiin sittemmin linnakkeeksi.

Korkeakosken koillispuolella linjaus kääntyi 1788-1780 rekognosointikartan perusteella kosken koillispuolella hylsy- ja kartonkitehtaan paikalla olleen mäenkumpareen pohjoispuolitse takaisin kosken kaakkoispuoleisen suvannon rantaan, ylitti suvanton laskevan puron ja jatkui nykyisen tehtaan ja mt:n 3571 välissä olevan mäenrinteen pohjoispuolitse itään. Linjaus näkyy eräissä Korkeakoskesta tehdyissä maalauksissa ja piirroksissa (Rosén 1960. Ranskalainen 1840-luvun piirros Korkeakosken sahamyllystä, s. 200-201). Autoliikenteen kaudella hengenvaaralliseksi tullut linjaus muutettiin kiertämään tehtaan koillispuolitse 1924 (SVT XIX/1924, s. 24 ja 67).

### **Haminasta Virolahden Vaalimaalle. Hamina, Vehkalahti, Virolahti**

#### *Linjaus*

Haminan vallitusten sisällä Rantatien linjaus on hämärtynyt ympyräkaupungin asema-kaavaan. Linjaus vei paikalla olleella kuivalla kankaalla oletettavasti nykyisen Mannerheimintien ja Kirkkokadun suuntaisesti Vehkalahtien kirkolle ja ohitti sen eteläpuolelta. Rantatie on paikallistettavissa vasta vallitusten kaakkoispuolella kankaan koillisrinteen suuntaisena Viipurinkatuna, joka yhtyy Alakaupungin alueella luoteesta vt:hen 7 (SR28.4.3.01). Tallinmäen eteläpuolella linjaus erkanee vt:n 7 kaakkoispuolelle kestopäällystettynä mt:nä 351 kohti Virolahden Virojokea. Mt 351 on nimetty koko matkaltaan museotieksi vuonna 1982. Liitymän länsipuolella on säilynyt vähäinen sorapohjainen vanhemman linjauksen katkelma.

Haminasta kaakkoon inventoitu linjaus noudattaa Lupinlahden koillisrantaa metsäisessä kangasmaastossa Suuren Lupinmäen ja Myllyvuoren välistä Rakilaan, jossa se ohittaa eteläpuolelta ns. Pistoolikiven siirtolohkareen. Rakilasta linjaus kaartaa Vitikkavuoren koillispuolitse kohti Mäntlahtea. Ristolan talon eteläpuolella on peltoaukean kaakkoiskulmassa mt:n 351 eteläpuolella säilynyt osin purettu raunioitunut vanhemman linjauksen kaarre (SR27.3.04). Linjaus noudattaa mt:tä 351 Mäntlahteen, jossa se ylittää Rantaojen hieman Kylänlahden pohjoispuolella kahden kallion välissä olevassa kurussa. Nykyisen mt:n 351 sillan pohjoispuolella on vanhemman sillan raunioitunut jäännös (SR27.1.08). Mäntlahdesta linjaus nousee mt:n 351 suuntaisesti metsäiselle ja kallioiselle kankaalle, ylittää Vehkalahtien ja Virolahden rajan ja vie Laukkokallionmäen pohjoispuolitse kohti Klamilaa. Muurmanin vanhasta kestiekievaritalosta itään linjaus on havaittavissa mt:n 351 eteläpuolella sorapohjaisena nurmeltuneena rauniona, joka yhtyy sorapintaiseen pihatiehen ja mt:hen 351. Grönvikin vanhan kestiekievaritalon kohdalla linjaus erkanee alusta sorapintaisena rauniona mt:n 351 koillispuolelle, sekaantuu koulun piha-alueeseen ja jatkuu vesakoituneena sorapohjaisena rauniona katketen Lamminojan siltapaikalla mt:n 351 pohjoispuolen penkkaan (SR29.4.1.01; SR29.4.1.0).

Lamminojalta linjaus nousee mt:n 351 mukaisesti Klamilanlahden luoteispään pohjoispuoliselle mäelle, jolla se erkanee sorapintaisena noin 200 metrin mittaisena kaarteena mt:n 351 eteläpuolelle. Linjaus yhtyy takaisin mt:hen 351 ja erkanee pt:nä 14709 kaakkoon. Pt:n 14709 suuntainen Rantatie ohittaa Klamilan kylän ja Pyölinjoen siltapaikan ja yhtyy takaisin mt:lle 351. Liitymän jälkeen linjaus on havaittavissa kahtena noin sadan



metrin mittaisena osin raunioituneena sorapintaisena kaartein katkelmana molemmin puolin mt:tä 351 (SR29.3.01). Klamilan peltoaukealta linjaus kaartaa Pyölinmäen ja Järvenkylän pohjoispuolitse metsäisten kangasmaiden halki Ravijoen laaksoon. Ravijoen Huovinmäen kohdalla on säilynyt sorapintainen kaartein katkelma mt:n 351 eteläpuoleisen kallion päällä. Huovinmäen itäpuolella linjaus erkanee mt:n 351 kaakkoispuolelle nurmeltuneena sorapohjaisena tierauktiona ja yhtyy Ravijoen länsipuolella takaisin mt:hen 351. Raunioituneen kaartein muolettmin puolin on säilynyt kivistä kootun panssarimurroksen katkelmia. Rantatie ylittää mt:n 351 suuntaisesti Ravijoen, haarautuu joen itäpuolella Ravijoen koulun pohjoispuolitse vevänä sorapintaisena tienä itään ja katkeaa metsäisen kankaan rinteessä sorakuoppaan. Linjaus tulee uudelleen näkyviin kankaalla sorakuopan itäpuolella sorapohjaisena osin purettuna metsäautoraiteena, selkenee sorapintaiseksi metsätieksi ja yhtyy etelästä mt:hen 351. Liittymän itäpuolella olevan kallion takana on säilynyt noin sadan metrin mittainen vanhemman linjauksen kaartein raunio (SR29.3.02).

Ravijoen kylän alueelta inventoitu linjaus kaartaa Järvenvuoren eteläpuolisen kankaan reunaa Ala-Pihlajan kylään, jossa se Poronlahden pohjoispuolisen peltoaukean reunaa noudattaen ylittää Pihlajanjoen. Joen itäpuolella Rantatien linjauksesta erkanee Porolahden ja Munkkilakallion pohjoispuolitse Virolahden kirkolle vienyt tie. Inventoitu linjaus nousee Ala-Pihlajasta Suonpäänkallion pohjoispuolitse Ala-Pihlajan ja Pyterlahden väliselle metsäylängölle, jossa siihen yhtyy Härmänkankaan suuntaisen mt:n 3511 mukaisesti Virolahden kirkolta tuleva sivutie. Noin 300 metriä liittymän itäpuolella on mt:n 351 kaakkoispuolella säilynyt vähäinen sorapohjainen nurmeltunut kaartein raunio (SR29.1.07). Linjaus laskeutuu Rakokivenmäen ja entisen Lounais-Karjalan kansanopiston mäen välisen peltojuonteen muodostaman kurun poikki Pyterlahden peltoaukealle, jolta Rantatie kaartaa avarassa maisemassa Pyterlahden museon kohdalla olevalle metsäiselle kumpareelle ja edelleen Lapinvuoren länsipuoleisen peltoaukean reunaa metsän poikki Virojoen taajamaan (SR29.3.03).

Virojoella linjaus ylittää mt:n 351 suuntaisesti Virojoen ja seuraa joen koillispuolelta Itätietä vt:lle 7. Liittymän ja vt:n 7 pohjoispuolella on säilynyt sorapohjainen vesakoitunut kaartein raunio. Noin 300 metriä liittymästä itään linjaus erkanee laajahkona sorapintaisena kaarteina vt:n 7 koillispuolelle, yhtyy takaisin vt:hen 7 ja erkanee Ojalan talon kohdalla uudelleen sorapintaisena tienä koilliseen. Hieman ennen etelään erkanevan pt:n 14754 liittymää tie liittyy takaisin vt:hen 7. Osuuden päässä on säilynyt vähäinen raunioitunut vanhemman linjauksen katkelma ja kivipalkkisilta (SR29.3.04). Pt:n 14754 liittymässä linjaus erkanee sorapintaisena vähänkätettyinä raiteina vt:n 7 eteläkuvetta Rajakallionmäen kankaan halki Vaalimaanjoen laaskon peltoaukealle, jossa raide selkenee sorapintaiseksi Kuokanmäelle johtavaksi yksityistieksi. Rajakallionmäen jälkeen linjauksesta erkanee etelään sorapintainen Hellänlahden rantaan johtava Meritieniminen ura. Kuokanmäeltä linjaus laskeutuu pahoin hämartyneenä tilustienä mäen koillisrinnettä Vaalimaanjoen vanhalle siltapaikalle, jonka itäpuolella linjaus yhtyy sorapohjaisena veneenlasku-urana vt:n 7 eteläpuolella olevaan raunioon ja vt:hen 7 (SR29.3.05).

Vaalimaanjoen itäpuoleisella peltoaukealla linjaus haarautuu kestöpäällystettynä tienä kauniissa maisemassa pt:n 14757 liittymästä vt:n 7 koillispuolelle. Liittymän länsipuolella on säilynyt vähäinen kestöpäällystetty vanhemman linjauksen raunio. Inventoitu linjaus seuraa kestöpäällystettyä tietä Mestarmäen eteläpuolitse jokilaakson itäpuoliseen metsään, jossa se ylittää kahden kangasharjanteen välissä Uistesuon muodostaman kurun ja risteytyy mt:hen 387. Mt:n 387 itäpuolelta linjaus jatkuu kestöpäällystettynä osin rapistuneena tienä kosteassa kangasmaastossa Pirunpesänvuoren ja Merivuoren kallioiden välistä Vaalimaan rajavartioaseman pihaan ja edelleen Kolmikannanpeltojen



peltoaukean lounaisreunan suuntaisesti vt:lle 7. Rajavartioaseman ja vt:n 7 välinen osuus sijaitsee rajavyöhykkeen reunassa. Tien ja vt:n 7 liittymästä Rantatien linjaus seuraa vt:tä 7 kahvilarakennuksen parkkialueella olevien vanhan kivistä pystytetyn panssariesteen jäännösten pohjoispuolitse Vaalimaan tullitalon ohi valtakunnan rajalle, jonne inventoitu linjaus päättyy (SR29.3.06).

### *Ajoitus*

Vanha Rantatien linjauksen osuus Säkkijärven ja Viipurin maalaiskunnan rajalta Virojoelle tuli valtion välittömään hoitoon huhtikuussa 1933 5,5-6,5 metriä leveänä tienä (SVT XIX/1933, s. 62). Koko Haminan ja Vaalimaan välinen osuus numeroitiin 1938 osana Helsinki-Viipuri maantietä vt:ksi 7 (Perko 1977, s. 90, 284). Haminan ja Virojoen välistä osuutta suunniteltiin oikaistavaksi 1933 alkaen, mutta nykyisen vt:n 7 suuntainen oikaisu toteutui vasta vuosina 1960-66 valtakunnan raajalle saakka, jonka jälkeen vanha vt:n 7 linjaus jäi mt:ksi 351 (TIELKYA, Fe 5:36:19; SVT XIX/1967, s. 63). Tietä on linjattu paikoin uudelleen 1850-luvulla (Tiemuseo, Museoasiat, Kymen piiri, Museotie-esitys mt 351). Mt 351 valittiin museokohteeksi 1982, jonka jälkeen se kunnostettiin ja mm. kilometritolpat pysytettiin uudelleen. Tietä on oiottu ja parannettu 1930- ja 1950-luvuilla (TIELKYA, Fe 5:26:15 ja 22; TIELKYA, Fe 5:84:4).

Mt:n 351 eteläpuolella Muurmanin talosta itään inventoitu raunio on ns. Koukin mutka, joka oikaistiin 1930-luvun alussa, oikaisu-suunnitelma vahvistettiin 1931 (TIELKYA, Fe 5:26:22). Tie oiottiin Klamilan kohdalla 2,52 kilometrin matkalta 1955-58, jolloin kylän läpi vievä pt:n 14709 suuntainen osuus jäi syrjään päälinjauksesta (TIELKYA, Fe 5:84:4; SVT XIX/1958, s. 46). Ravijoella inventoidut raunioituneet linjauksen osuudet lakkasivat yleisenä tienä 1955-58 tehdyssä oikaisussa. Oikaisu-suunnitelma laadittiin jo 1931, mutta se toteutui vasta sotien jälkeen (TIELKYA, Fe 5:26:15; SVT XIX/1958, s. 46).

Vaalimaanjoen siltaa uusittaessa rakennettiin 1933-34 noin yhden kilometrin mittainen oikaisu, jolloin Kuokanmäen yli vanhalle siltapaikalle kiertävä linjaus lakkasi yleisenä tienä (SVT XIX/1934, s. 243-244). Muut Pajulahden ja Vaalimaan alueella inventoidut osuudet lakkasivat yleisenä tienä Haminan ja Vaalimaan raja-aseman välisen vt:n 7 uuden linjauksen valmistuttua 1960-luvulla. Asetus Vaalimaan väliaikaisesta tullitalosta annettiin 28.6.1957. Maantieliikenteelle avatun tullin toiminta alkoi 1.7.1958. Paikalla ei aluksi ollut tullia varten suunniteltuja rakennuksia, vaan TVH antoi tilapäiskäyttöön työmaakopin. Koppi sijaitsi maanomistajalta vuokratulla alueella tien pohjoispuolella noin sata metriä rajaportista. Tullitalo rakennettiin 1958-59. Nykyinen tulli on rakennettu 1972 (TIEHA, FA8 982:1).

### *Haminan linnoittaminen ja tie Haminasta Yliselle Viipuriintielle*

Haminaa edeltänyt Vehkalahden kaupunki perustettiin maaliskuussa 1653. Uudet privilegiot annettiin Uudenkaupungin rauhan jälkeen heinäkuussa 1723, jolloin kaupunki sai tapulioikeudet, Viipurin kaupungin entisen aseman ja kuningas Fredrik I:n mukaan nimen "Fredrikshamn". Strategisesti tärkeällä paikalla Rantatiellä ollutta kaupunkia linnoitettiin jo 1711-12, mutta perusteellisemmin Axel von Löwenin johdolla Uudenkaupungin rauhan jälkeen kahdessa jaksossa 1722-24 ja 1729-40. Linnoittamisessa sovellettiin renessanssityylisen linnoituskaupungin asemakaavaa ja periaatteita. Ennen hattu-



jen sotaa rakennetut linnoituslaitteet vaikuttivat aikalaisista heikoilta, sillä ne oli kasattu alueella olevasta kevyestä hiekasta (Esim. Broockman 1754, s. 60). Linnoitustyöt hämärsivät Rantatien linjauksen, mutta korostivat varustuksen asemaa tärkeällä itä-länsi suuntaisella tiellä. Ruotsalaiset joukot polttivat kaupungin vetäytyessään 28.6.1742. Hamina jäi Turun rauhassa 1743 Venäjän puolelle ja sitä linnoitettiin uudelleen 1740-luvulta 1750-luvulle ja perusteellisesti 1770- ja 1790-luvuilla sekä 1803 alkaen ennen Suomen sotaa (Nordenstreng - Halila 1974, s. 39, 105-106, 114-115, 122-131, 275; Nordenstreng - Halila 1975, s. 30-40).

Ruotsin ja Venäjän välisen liikenteen pääsuunta muuttui Kaakkois-Suomessa Uudenkaupungin rauhan jälkeen 1720-luvulla, kun Haminan ja Viipurin välinen liikenne ohjattiin kulkemaan strategisista ja taloudellisista syistä Lappeenrannan kautta. Tavoitteena oli luoda Haminan ja Lappeenrannan linnoitusten välinen tieyhteys sekä suunnata Kaakkois-Suomen ja Savon kauppa Haminaan. Yhdystie Haminasta Ylisen Viipurintien Marttilaan valmistui 1720-luvulla ja saatiin vaunuilla ajettavaan kuntoon 1730-luvun alussa (Viertola 1974, s. 68). Lappeenrannan kautta kulkeneen pääsuunnan muotoutumiseen vaikuttivat Venäjän puolella tehdyt postijärjestelyt. Uudenkaupungin rauhan jälkeen Ruotsin ja Viipurin välinen postinkuljetus ohjattiin Ylisen Viipurintien suuntaisesti Lappeenrantaan Ruotsin Taskulan rajapostikonttorin kautta. Koska kestiekievaritoiminta oli Venäjällä liitetty postinkuljetuksen yhteyteen, joutuivat Tukholman ja Pietarin väliä matkanneet käyttämään samaa reittiä (Pietäinen 1988, 1, s. 147-150). Rantatietä koskevien reittiselosteiden ja matkakuvausten perusteella Virolahden ja Säkkijärven kautta kulkeneen linjauksen käyttö yleistyi uudelleen vasta 1700-luvun lopulla, vaikka Haminan ja Lappeenrannan välisen tien taloudellinen merkitys lakkasi rajan siirryttyä Turun rauhassa Ahvenkoskelle (Vuonna 1760 Suomen kautta Pietariin ja takaisin matkustanut Hülphers kulki Haminan ja Lappeenrannan kautta Viipuriin. Hülphers 1760, passim; Tukholmasta 1790-luvun alussa Suomen kautta Pietariin matkustaneet kaksi ranskalaista kulkivat jo Virolahden kautta, Fortia de Piles 1796, s. 509-510).

#### 4.4. Rantatien linjaus entisessä Viipurin läänissä

##### *Linjaus*

Maanmittaushallituksen vuonna 1927 toimittaman Suomen kartan mukaan Viipuriin vievän Rantatien linjaus jatkui Virolahden Vaalimalta saman pitäjän Ylä-Urpalan kylään, jossa se ylitti Urpalanjoen siltapaikan (Suomen kartta 1927. Maanmittaushallituksen toimittama. 1927; Virolahden ja Säkkijärven pitäjien osalta kts. myös Kaukiainen 1970, liitekartta; Seppä 1952, liitekartta). Urpalanjoen itäpuolelta tie kaarsi Säkkijärven puolelle, jossa se jatkui Laihalammen ja Lihavajärven välistä Laihajärven kylän kaakkoispuolitse kohti Säkkijärven kirkonkylää. Tie ohitti Säkkijärven 1500-luvulta periytyneen vanhan kirkon paikan pohjoispuolelta, uuden 1833 valmistuneen kirkon jäädessä jonkin matkaa tiestä pohjoiseen (Seppä 1952, s. 206-207). Vanhan kirkon länsipuolella Rantatien linjaus ylitti Savijoen siltapaikan. Vanhalta kirkolta linjaus vei Vilajoen kylän ja siltapaikan kautta Heinlahteen ja edelleen Nisalahteen, jossa se ylitti Nisajoen ja sen länsipuolella jokeen laskevan puron. Myös Heinlahdessa oli siltapaikka. Nisalahdelta tie vei Säkkijärven ja Viipurin maalaiskunnan rajan yli Tervajoelle, ylitti Tervajoen sillan ja jatkui Kiiskilän, Ahokkaan ja Mälkin kautta Tienhaaraan, jossa se ylitti Ykspäänjoen Tienhaaran taajaman lounaispuolella. Tienhaarassa Rantatiehen yhtyi luoteesta



Hämeenlinnasta Hollolan ja Salpausselän suuntaisesti Lappeelle ja edelleen Viipuriin vienyt Ylinen Viipurintie. Tienhaarasta tie kääntyi Hietalaan ja edelleen Kivisillan ja Pitkänsillan yli Saunalahteen, jossa linjaus kulki Monrepos'n puisto- ja kartanoalueen eteläpuolitse Siikaniemeen. Siikaniemessä Rantatien linjaus on mukautunut ison- ja pikkuvihan välillä rakennetun Pyhän Annan kruunun liinoitukseen ja vie ulko- ja sisävarustuksissa olevien porttien läpi Linnansillan länsipäähän. Linnansilta, jota kutsuttiin myös Turun sillaksi ylittää Siikaniemen ja kaupungin välisen salmen linnasaaren lounaispuolelta. Sillalta on yhteys salmessa olevalla saarella kohoavaan Viipurin linnaan. Linnansillan kaakkoispäässä Rantatien linjaus kohtasi Viipurin kaupunginmuurissa olleen Rengas- eli Turunportin ja päättyi portin takana olleelle Raatihuoneentorille.

#### *Ajoitus*

Luovutetun Karjalan puolelle jääneestä Rantatien linjauksesta Viipurin-Haminan ja Viipurin-Lappeenrannan maanteiden risteyksestä Tienhaaran rautatieasemalle johtava maantie tuli valtion välittömään hoitoon toukokuussa 1922 (SVT XIX/1922, s. 53-54). Osuus Tienhaaran asemalta Säkkijärven pitäjän rajalle tuli valtion välittömään hoitoon 1926 ja osuus Säkkijärven ja Viipurin maalaiskunnan rajalta Virolahdelle huhtikuussa 1933 (SVT XIX/1926, s. 37; SVT XIX/1933, s. 60). Viipurin kaupungin ja Tienhaaran välinen tie parannettiin 1924-28 (SVT XIX/1928, s. 122). Tienhaaran ja Säkkijärven välinen osuus oikaistiin 1928-1936, jolloin mm. Vilajoen ja Nisalahden sekä Tervajoen ja Mälkin väleillä olleet vanhat tieosat jäivät syrjään pääliikenteeltä (SVT XIX/1936, s. 161-163). Tienhaaran eteläpuolella Rantatien linjausta oli oikaistu jo 1830-luvulla, jolloin rakennettiin Ykspään, Rasalahden ja Mälkin välinen oikaisu. Vanha linjaus kiersi rantaa Naulasaaren ohi (Kopisto - Paloposki 1967, s. 413; Naulasaaren kautta kiertäneestä tiestä myös Tienhaara, s. 20).

## 5. INVENTOIDUT SILLAT, RUMMUT JA SILTAPAIKAT

### 5.1. Turun ja Porin lääni

Nykymuodossaan vanhin Rantatiellä Varsinais-Suomessa oleva silta on *Paimion Isosilta*, jonka kiviset maatuet ja virtapilarit on tehty vuonna 1838. Paimion sillan puuosat uusittiin 1864 ja siltaa on korjattu tai kansitettu 1920-luvulla, 1946 ja 1980-luvun alussa (SR04.1.04). Vanhin kokonaisena säilynyt rakenne on *Kaarinan Ylikylän Ladjakosken kivihovisilta*, joka on rakennettu ennen vuotta 1862, todennäköisesti vuosina 1860-61 (SR02.1.01). *Halikon Isosillan* on aiemmin oletettu rakennetun vuosina 1865-66, mutta ainakin osa maatumien kivirakenteesta on länsipuolen maatuesta tavatun hakkauksen perusteella vuodelta 1864. Erään tiedon mukaan siltaan rakennettiin kiviarkku jo 1676, mutta koko silta tuhoutui maanvieremän aiheuttamassa tulvassa 1684. Sillan puosia on kunnostettu useaan otteeseen, viimeksi sillan tultua valituksi tiemuseokohteeksi 1980-luvun alussa (SR05.1.06; Tiemuseon arkisto, Museoasiat, Turun piiri, Halikon museosilta, Halikon silta, "Iso kivilta", päiväämätön ja nimeämätön selostus). *Paimion Kampparlan kivihovisilta* rakennettiin 1888. Siltaa on vahvistettu betonilla vuonna 1939 (SR04.1.02). Kaarinan ja Piikkiön rajalla sijaitsevassa *Hulkkion sillassa* oli kiviset maatuet vuonna 1862. Silta rakennettiin kokonaan kiviseksi hovisillaksi vuosien 1862-1929 välillä (SR02.1.02). *Piikkiön Kosken kivihovisilta* on rakennettu vuosien 1862-1926 ja Perniön *Lupajan sillan* ja *Salon Vähäsillan* kivimaatuet vuosien 1882-1928 välillä. Lupajan siltaa on korjattu viimeksi 1970-luvun lopulla, Salon Vähäsillan kivimaatuille rakennettua puukantista teräspalkkisiltaa 1950- ja 1960-luvuilla (SR03.1.04; SR07.1.10; SR06.1.02; Gardberg olettaa Piikkiön Kosken kivihoivin rakennetun mahdollisesti jo Ruotsin vallan ajalla, Gardberg, C.J. 1991, s. 60. Paikalla ollutta siltaa ei mainita kiviseksi vuosien 1861-62 mittaus- ja jakoasiakirjoissa, TLMKA. Piikkiö, 73:8. Mikäli silta olisi ollut kivinen, se olisi varmasti mainittu, sillä sillan rakenne vaikutti oleellisesti ylläpitokustannuksiin. Jakoasiakirjan perusteella silta on rakennettu vuoden 1862 jälkeen).

Varsinais-Suomessa inventoidut kivipalkkirummut ja kaksi kivipalkkisiltaa ajoittuvat valtaosin 1920- ja 1930-luvuille. Jakoasiakirjojen perusteella Rantatiellä ei ollut Varsinais-Suomen alueella kivisiä rumpuja ennen 1860-lukua, jolloin Halikon vuoden 1866 mittauksessa mainitaan Halikon Isonsilan ja *Rappulan sillan* välillä olleen "Trumma af sten", kivirumpu. Tällöinkin kaikki muut Halikon alueen rummut olivat Rantatiellä puisia (TLMKA, Halikko, 106:6). *Perniön Kotaladon sillan* paikalla inventoitu väljähkörakenteinen kivipalkkirumpu on todennäköisesti vuoden 1882 jaossa hieman Pohjan kartanalle vievän tienhaaran pohjoispuolella mainittu "kivilta" (SR07.1.01; TLMKA, Perniö, 111:10). Perniössä päätettiin vuonna 1878 monet pitäjän alueella olevat pienehköt sillat rakentaa kivistä rautaisin käsipuvin varustettuna, jotta ne kestäisivät paremmin (Innmaa 1986, s. 133). Vuoden 1882 mittauksen perusteella kivisiä siltoja ei oltu vielä rakennettu Rantatielle Kotaladon siltapaikalla ollutta kiviltaa lukuunottamatta. Inventoitaessa tavattiin Salon ja Perniön rajan läheltä rautatien kupeessa olevasta kivipalkkirummusta ja *Aundojan siltapaikalla* inventoidusta kivipalkkisillasta jäännöksiä takorautaisista kaiteista, jollaisia ei havaittu muualla Rantatien alueella (SR06.1.07; SR07.1.08). Kaiteet ja rummut ovat todennäköisesti 1880-luvulta, mutta niitä on saatettu parantaa myöhempien töiden yhteydessä. Muut Varsinais-Suomesta inventoidut kivipalkkirakenteet ovat *Halikon Hajalan pysäkillä olevaa 1899 rakennettua rumpua* lukuunottamatta 1920- ja 1930-luvulta.



Inventoitujen kokonaan tai osaksi kivirakenteisten siltojen ja rumpujen ohella on Varsinais-Suomesta tietoja muutamasta Rantatiellä olleesta kivisillasta. Porthan mainitsee vuonna 1791 Elersille lähettämässään kirjoituksessa *Turun lähellä olevan puron yli vievän pienen holvatun kivisillan* (Porthan, Opera Omnia V, s. 104). Silta on todennäköisesti ollut Rantatiellä, mutta sen sijainti ei ole enää paikallistettavissa maastossa ja ajankohta, jolloin silta on rakennettu, on epäselvä. *Piikkiön Teppalan siltapaikalla* oli 1920-luvulla tehtyjen mittapiirustusten mukaan kivinen holvisilta, joka oli paikoillaan vielä 1958. Jakoasiakirjojen perusteella silta oli rakennettu vuoden 1862 jälkeen. Inventoitaessa paikalla oli betonirengasrumpu. Mitoiltaan samankaltainen oli vuosina 1862-1927 *Piikkiön Makarlan siltapaikalle* rakennettu kiviholvisilta, joka korvattiin 1980-luvulla betonirengasrummulla (SR03.1.05). *Piikkiön kirkon itäpuolella* olleeseen *Katkon siltaan* rakennettiin kiviset maatuudet vuonna 1855. Paikalla oli sittemmin kivimaatuille rakennettu teräspalkkisilta, joka purettiin 1960-luvulla (SR03.1.06). *Paimion Toikkalan siltapaikalla* oli 1974 kivinen holvisilta, joka purettiin 1980-luvulle mennessä. Paikalle oli rakennettu puinen silta vielä 1866, joten kiviholvisilta oli todennäköisesti peräisin 1800-luvun lopulta (SR04.1.03). *Paimion Vähäsillan* paikalle vuonna 1894 rakennettu kiviholvisilta korvattiin rautabetonisella nivelpalkkisillalla jo 1937 (SR04.1.05). *Paimion Kevolan Vainionojan siltapaikalle* rakennettiin todennäköisesti 1893 kiviholvisilta, joka korvattiin 1970-luvun lopulla aaltoteräslevyrummulla (SR04.1.07). *Paimion Kealan siltapaikalla* ollut vuosien 1866-1930 välillä rakennettu kiviholvisilta purettiin vaarallisena 1979 (SR05.1.02). *Halikon Rappulan siltaan* rakennettiin kiviset maatuudet vuosien 1866 ja 1936 välillä. Paikalla ollut heikko puupalkkisilta korvattiin aaltoteräslevyrummulla 1969 (SR05.1.07). *Salon Isosilta* rakennettiin 1876-77 kivisille maatuille tehtynä puisena tukiansaana, joka korvattiin rautaisella ansaalla 1925. Maatuudet purettiin 1952 (SR06.1.01). *Perniön kirkonkylän Pesän sillassa* olleet kiviset maatuudet purettiin uutta siltaa rakennettaessa 1967-71. Maatuudet oli rakennettu mahdollisesti 1891, jolloin paikalle tehtiin puukantinen rautainen kaideansassilta (SR07.1.09).

Piikkiön, Paimion ja Halikon alueilla olleet Teppalan, Makarlan, Toikkalan ja Kealan 1860-luvun ja 1920-luvun välillä rakennetut kiviholvisillat muistuttavat leveydeltään ja aukkonsa mitalta vuonna 1888 rakennettua Kamparlan ja vuonna 1893 rakennettua Vainionojan siltaa. Hukkkion vuosiin 1862-1929 ajoittuva silta on mitoiltaan samankaltainen. Siltojen leveys vaihtelee 6,25 ja 6,70 metrin ja aukko 3,00 ja 3,60 metrin välillä. On mahdollista, että kaikki sillat ovat suunnilleen samanikäisiä ja ajoittuvat 1880- ja 1890-luvuille, ajankohtaan hieman ennen Turku-Karjaa-Helsinki radan rakentamista. Yhtäkään kiviholvisilloista ei voida varmasti ajoittaa radan rakentamisen jälkeiseen aikaan. Useiden kiviholvisiltojen suunnilleen samanaikainen rakentaminen Turun ja Salon väliselle maantielle on saattanut johtua maantiekuljetusten kasvusta, joka on sittemmin rauennut hetkeksi ratayhteyden synnyttyä. Alueella tehtyjen tienoikaisujen perusteella maantieliikenne alkoi uudelleen vilkastua vasta autoistumisen myötä 1920-luvulla.

Muut Varsinais-Suomen alueella inventoidut rakenteet olivat joko teräksestä tai betonista valmistettuja palkki- ja laattasiltoja tai rumpuja. Teräspalkkisilloista Salon Isosilta rakennettiin vuonna 1952 (SR06.1.01). Muut sillat ja rummut ajoittuvat sotien jälkeiselle ajalle. Kokonaan raunioituneista silloista ei *Paimion Pitkäportaan vanhalla siltapaikalla* olleesta todennäköisesti 1950- ja 1960-luvulla puretusta rakenteesta löytynyt minkäänlaisia tietoja. Kealassa ollut kiviholvisilta purettiin 1979. Uskelan kirkon eteläpuoleisella peltoaukealla ollut "*Säkkäräis bron*"-siltapaikka siirrettiin 1930-luvun lopulla rakennetun kt:n 52, nykyisen pt:n 12119 alle, jonne rakennettiin kivipalkkirumpu. Rumpu on säilynyt (SR06.1.03). *Perniön Maansillan* paikalle suunniteltiin kivisiltaa 1820-luvun alussa, jolloin intendenttikonttorin johtaja Carlo Bassi laati 1821 piirustukset kivistä holvisiltaa varten. Silta ei toteutunut ja Maansilta säilyi Rantatien viimeisenä suurena puusiltana



Varsinais-Suomessa vuoteen 1935, jolloin tie oikastiin sillan kohdalla nykyiselle paikalleen (SR07.1.16). Vuoden 1829 luettelossa on mainittu erikseen silloissa olleet arkut, joita oli Paimion Isossasillassa kolme ja Paimion Vähäsillassa, Halikon Isossasillassa, Salon Iso- ja Vähäsilloissa, Perniön Isossasillassa (Pesän silta) ja Perniön Maansillassa kussakin kaksi. Arkkuja käytettiin sekä virtapilareina että maatukina, joten silloista ainoastaan Paimion Isosilta oli kaksiaukkoinen ja muut yksiaukkoisia. Jäänjohtimet oli rakennettu Salon Vähäsiltaa lukuunottamatta kaikkiin kaksiaukkuisiin siltoihin (TLMKA, Piikkiö 73:3).

Yhtäkään Rantatiellä Varsiais-Suomessa ollutta siltaa ei mainita suoraan keskiaikaisessa lähdemateriaalissa. Paimiossa Isonsillan länsipuolella sillasta etelään ollut Sillankorvan tila mainitaan kesäkuussa 1407, jolloin Paimiossa annettiin sen omistusta koskeva tuomio. Tila oli tuolloin Turun tuomiokirkon omistuksessa ja säilyi kirkolla 1500-luvulle asti, jolloin kirkon omistukset peruutettiin kruunulle tai myytiin (REA 314; von Hertzen 1973, s. 117). Sauvon kirkkoherra ja tuomiokirkon kaniikki Jöns Pedersson myi syyskuussa 1385 Turun porvari Hintsa Knapille omistamansa puoliskon Piikkiön sillan kupeella sijaitsevasta tilasta, jota oli aikoinaan kutsuttu Harakkalaksi (REA 262 "...halfft thet godzet, siaex alna minne, swa som ligger widh brona"). Tila tuli keskiajalla luultavasti lahjoituksena tuomiokirkon haltuun. Myöhemmin Katakankare ja Katari niminen tila on sijainnut Hepojoen itäpuoleisella rannalla Piikkiön kirkon kaakkoispuolella, joten silta on sijainnut hieman myöhemmän Katkon siltapaikan eteläpuolella joko Rantatiellä tai Rantatiestä kirkon luota kaakkoon haarautuneella sivutiellä. Sivutie ja sillä Katakankareen kohdalla ollut silta on merkitty Hans Hanssonin 1650-luvulla laatimaan Piikkiön kihlakunnan karttaan (VA, MH 6; Harkkalan ja Katakankareen vaiheista Havia 1989, s. 98-99, 188-189). Inventoitaessa sillan sijaintia oli mahdoton paikallistaa historiallisesta tai peruskarttamateriaalista.

Suurin osa tärkeimmistä siltapaikoista on mainittu ensimmäisen kerran 1650-luvun kihlakunnankartoissa, joihin on merkitty tärkeimmät joet ja purot, sekä niiden yli vievä tielinja. Karttojen perusteella ei aina voi päätellä, onko paikalla ollut silta vai lautta, mutta ne osoittavat, että tie on ylittänyt vesistön. Hans Hanssonin 1650-luvulla laatimiin Piikkiön ja Halikon kihlakuntien karttoihin Rantatielle merkityistä siltapaikoista voidaan nykyisten karttojen perusteella paikallistaa Kaarinan Ladjakosken ja Hulkkion, Piikkiön Kosken, Teppalan, Katkon ja Makarlan, Paimion Kampparlan, Toikkalan, Isonsillan, Vähäsillan ja Vainionsillan, Halikon Kealan, Isonsillan ja Rappulan, Salon Ison ja Vähäsillan sekä Perniön Pesän, Lupajan, Vähä-Pakapyölin ja Maansillan siltapaikat (VA, MH 1, 5 ja 6 sekä Yleiskartta 128). Paimioon Vistasta etelään merkittyä Paimionjoelle laskevan puron kohdalla ollutta siltapaikkaa ei voitu enää paikallistaa. Paimon Perälän kylän kohdalla tien on merkitty kulkevan kylän eteläpuolitse ja ylittävän kaakkoon virtaavan puron, mutta kartan suhteet ovat nykyiseen peruskarttaan verrattuna niin hämärtyneet, että linjauksen tarkka paikallistaminen alueella on 1650-luvun karttojen perusteella mahdotonta (VA, MH 5). Perniössä tien on merkitty ylittäneen Yliskylän eteläpuolella lännestä Perniönjokeen virtaavan ojan. Oja on todennäköisesti Pirttimäen ja Valtion viljavaraston eteläpuolitse Perniönjokeen laskeva puro, mutta linjaus on alueella niin hämärtynyt, ettei paikkaa voitu tunnistaa kunnolla edes 1800-luvun jakoasiakirjoista (VA, MH 5).

Ennen 1650-luvun kihlakunnankarttoja siltapaikkoja on mainittu satunnaisesti. Piikkiön ja Kaarinan rajalla oleva Hulkkion silta määrättiin sakon uhalla kunnostettavaksi 1634 (Havia 1989, s. 263). Paimion Isonsillan luona käytiin kahakka elokuussa 1599 ja se mainitaan huonokuntoisena 1620- ja 1630-luvuilla. Silta rakennettiin kokonaan uudelleen 1653 (von Hertzen 1973, s. 274-75). Paimiossa Silvolan Simo Martinpoika määrättiin 1631 sakkoihin ylläpitovelvollisuutensa laiminlyönnistä voudin suistuttua sillalta Pitkäpor-



taassa (von Hertzen 1973, s. 273). Halikon Isosilta määrättiin korjattavaksi 1626 (Tie-museon arkisto, "Iso kivisilta"). Muita siltapaikkoja koskevat varhaisimmat maininnat ajoittuvat 1600-luvun lopulta 1800-luvun alkuun.

## 5.2. Uudenmaan lääni

Vanhin Rantatiellä Uudellamaalla inventoitu silta on *Espoon Espoonkartanon Qvarnbron kivinen holvisilta*, jonka rakentaminen aloitettiin vuonna 1775 ja joka valmistui viimeistään tammikuussa 1778 (SR16.1.05). Samanikäiseksi on väitetty sillan länsipuolella Mankinjoessa olevan saaren takana sijaitsevaa *Sågbron siltaa*, joka on nimetty tiemu-seokohteeksi vuonna 1982 (Tie yhdistää 1986, Uudenmaan piiri, kohde 3; SR16.1.06). Väite perustuu Qvarnbron eteläpuolella sijaitsevan kivimyllyn seinässä olevan kivitaulun tekstiin, jonka mukaan "Vuonna 1775 Ruotsin kuninkaan Kustaa III:n ratsastaessa eerikinretkeään Uudenmaan halki laski maaherra, korkea-arvoinen paroni ja kenraali-luutnantti, kuninkaallisen Miekan ritarikunnan Suurristin komentaja A.H. Ramsay tämän myllyn ja tämän sillan peruskiven. Ensimmäinen mestari Joh. Åberg. Ja kiven nosti Ylimasuunimestari B.B.Q." ("ÅHR 1775/då Svenska konung Gustaf III/reste Sin Eriks Gatu/igenom nylands län/Lades CrundStenarne/till/denna quarn och denna bro/af Länets Höfdinge/höger baron gen.lieut. och com: af kong:mai/Sverds Ordens Stora Kors./A:H:Ramsay./Första Mästaren Joh. Åberg. Och stenen restes af Öfverasmäst. B:B:Q.") Kaiveruksessa mainitun sillan on erheellisesti tulkittu tarkoittavan Sågbron siltaa. Sekaannus on ilmeinen, sillä Qvarnbron siltaa on nykyään vaikea erottaa myllyn rakenteesta, vaikka vuoden 1779 Espoon kartanoa esittävän kartan mukaan mylly oli erillään Qvarnbron sillasta. Myöhemmin rakenteet on yhdistetty niin, että myllyn seinä on kiinni tiessä ja sillan myllyn puoleinen aukko näkymättömissä maakerrosten alla (MHA, B7 9/1). Karttaan on erikseen merkitty saaren toisella puolen oleva Sågbron silta. Kun Qvarnbron siltaa ei ole ymmärretty myllystä erilliseksi rakenteeksi, on myllyn seinässä olevassa kirjoituksessa mainittu silta ymmärretty saaren länsipuolella noin 50 metrin päässä olevaksi Sågbron kivisillaksi ja ajoitettu sen rakennetun vuoden 1775 tienoilla. Sillan on katsottu olleen valmiin tammikuussa 1778, jolloin Espoonkartanon omistaja Paroni Ramsay esitti talvikäräjillä Espoon kartanolle kuuluvien teiden ylläpito-velvollisuuksien vähentämistä, koska hän oli "antanut rakennuttaa Espoonkartanon alle vanhan ikiaikaisen puusillan paikalle kivisillan" (VA, Raasepori II KO a 91. f. 2. "...under Esbo gård i stället för den gamla uråldiga Bro af trä, en sten bygga"). Huomionarvoista on, että Ramsay puhuu vain yhdestä sillasta.

Museosillaksi valitun Sågbron tarkka rakentamisaika on epäselvä. Molemmat sillat on eritelty vuoden 1828 jaossa kivrakenteisina, mutta osiin jaettuina. "Sågbro" mainitaan jaossa "Stenbro 10 1/2, Sågbro 14 1/2, Stenbro 20" kyynärän (26,73 m) ja Qvarnbro vastaavasti "Stenbro 6, Quarnbro 12, Stenbro 37" kyynärän (32,67 m) mittaisiin osiin jaettuna. Aiemmassa vuoden 1816 jaossa Sågbro mainitaan 29 kyynärän (17,23 m) ja Qvarnbro 34 kyynärän (20,2 m) pituisena, mutta silloista ei kerrota, ovatko ne kivisiä vai puisia (ULMKA, Espoo, K III-253 c 34 Gamla). Vuoden 1828 jakoa ei voi käsittää niin, että yhden sillan asemasta paikalla olisi ollut kolme siltaa, vaan sillat on luultavasti osuuksien jyvittämiseen liittyvistä syistä jaettu mittauksessa kolmeen osaan. Espoon vuoden 1828 mittauksessa käytettyä tapaa jakaa kivisillat osiin ei ole tavattu missään muussa Rantatien alueella tehdyssä tien- tai siltojen jaossa. Vuosien 1816 ja 1828 jaoissa ilmoitettujen pituuksien erojen syy on epäselvä. Inventoitaessa toukokuussa 1991



mitattu Sågbron kivirakenteen pituus oli 17,20 metriä ja sen päällä olevan betonivahvikkeen pituus oli 24,50 metriä. Kivirakenteen pituus vastaa vuoden 1816 jaon mittaa ja myöhemmin 1900-luvulla korjatun kansirakenteen pituus lähentelee 1828 jaon mittaa. Mittojen perusteella voidaan olettaa Sågbron olleen kiveä jo 1816. Varmasti silta oli kiven 1828. Lähdemateriaalin perusteella Sågbron kivisilta on rakennettu vuosien 1778-1816 välillä. Todennäköisesti silta on rakennettu pian Qvarnbron kivisillan jälkeen, sillä vuoden 1816 jaossa siltaa ei mainita mitenkään uudeksi ja 1808-09 sodan aikana tai heti sen jälkeen kivisillan tekoon olisi tuskin ryhdytty (Espoon rakennuskulttuuria ja kulttuurimaisemaa inventoinut Erkki Härö on todennut yhtenä pitämästään Espoonkartanon sillasta, ettei ole varmaa "rakennettiinko 1700-luvulla vain toinen holviaukko vai molemmat". Härö, Erkki 1984, kohde 12; Sågbron ja Qvarnbron pohjoisreunassa oli ainakin v. 1917 otetun valokuvan mukaan yhtämittäinen pitkälle Espoonkartanon eteen jatkuva kivaita. Kuva on painettu Lahti 1975, s. 74).

Espoon vuoden 1828 jaossa on merkitty kivisiksi myös *Mäkkylän kivisilta* ja *Bembölen silta*, vuosien 1816 sekä 1828 jaoissa *1485 kyynärää Kirkkonummen rajasta ollut silta* (ULMKA, Espoo, K III-253 c 34 Gamla). Mäkkylän siltaa ei kyetty enää inventoitaessa paikallistamaan maastossa. Vajaa 900 metriä Kirkkonummen rajasta olleen viiden kyynärän mittaisen kivisillan paikalla oli syksyllä 1990 kivipalkkirumpu, joka oli todennäköisesti peräisin 1920-luvun parannuksista tai 1800-luvun lopulta. Rumpu tuhoutui tai jäi pt:n 11311 alle kesän 1991 tienparannuksen yhteydessä (SR16.1.02). *Espoon Bembölestä Helsinkiin vieneellä osuudella inventoitu kaksiaukkoinen kivihoivisilta* saattaa olla vuoden 1828 jaossa "Stenbro 10, Bemböle bro 23" kyynärän (19,60 m) mittaisiin osiin jaoteltu silta, mutta todennäköisempää on, että silta on Espooseen vuosina 1842-44 rakennettu kivisilta (Viertola 1974, 167-168). Paikoin betonilla vahvistettu silta oli inventoitaessa 16,60 m mittainen (SR16.1.09).

Uudenmaan alueella inventoiduista puusilloista *Tenholan Svenskbyn kyllästetyistä hirsistä rakennettu palkkisilta* on maanomistajan 1970- tai 1980-luvuilla rakentama (SR08.1.01). *Karjaan Grabbackassa inventoitu raunioitunut puupalkkisilta* on rakennettu 1930 ja sen maatuet ovat olleet osin kiviset (SR10.1.06). *Pernajan Koskenkylän kivi-maatuille rakennetun puupalkkisillan* nykyinen kansirakenne on 1970- ja 1980-luvulta. Koskenkylässä olleen sillan maatuet olivat kiveä jo 1810 jaossa (SR22.1.04). *Loviisassa Loviisanjoessa olevan saaren itäpuolella olevan puupalkkisillan* rakentamisaika on epävarma, kivimaatuet ovat todennäköisesti osin peräisin 1800-luvun loppupuolelta (SR23.1.04). *Pohjan Pohjankurun kivimaatuille tehty puinen tukiansassilta* ajoittuu vuosiin 1881-1930, maatuet oletettavasti 1800-luvun lopulle (SR09.1.06). *Espoon Träskändan kartanon puistossa olevan puisen tukiansassillan* muoto on ollut nykyisen kaltainen jo 1880, mutta siltaa on uusittu useaan otteeseen sen jälkeen (SR16.1.14). *Vantaan Vantaankosken Qvarnbacka bron silta* rakennettiin 1875, jolloin se viimeistään siirtyi nykyiselle paikalleen sijaittuaan aiemmin hieman ylempänä koskessa. Puista tukiansasrakennetta on uusittu 1940-luvun lopussa, mutta kivimaatuet ovat vuodelta 1875 (SR17.1.03).

Suurin osa Uudellamaalla inventoiduista kivihoivisilloista ajoittuu 1880-luvun ja 1930-luvun välille. Tätä varhaisempi saattaa olla *Espoon Espoonkartanon alueella oleva kolmas kivihoivisilta, Brinkbro*, jota ei mainita kiviseksi 1828 jaossa. Todennäköisesti sillan rakenne on 1800-luvun loppupuolelta (SR12.1.09). *Inkoon Vesterkullan kivihoivisilta* on vuosilta 1886-1936. *Inkoon Rådkilan kivihoivisiltaa* parannettiin 1927-28 (SR12.1.03). *Kirkkonummen Överbyn kivihoivisilta* on rakennettu vuosien 1887 ja 1927 välillä (SR15.1.01). *Espoon Glomsin siltaa* ei mainita kiviseksi 1828 ja silta lienee Brinkbron tavoin peräisin 1800-luvun lopulta (SR16.1.08). *Espoon Kilon kivihoivisilta* on yleisilmeeltään TVH:n 1920- ja 1930-lukujen normaalipiirustusten mukainen, mutta



holvaus saattaa olla jo 1800-luvun lopulta (SR16.1.10). *Vantaan Haxbron eli Tikkurilan jokisillan* kiviholvi on rakennettu 1897 (SR17.1.09). *Loviisassa Loviisanjoen länsipuolella ja Bastion Rosenin eteläpuolella inventoidut* kiviholvisillat ovat todennäköisesti peräisin 1800-luvulta, jolloin niitä rakennettaessa käytettiin hyväksi keskeneräisistä bastioneista otettuja kiviä (SR23.1.03; SR23.1.05). *Ruotsinpyhtään Tesjoella Holmgårdin molemmin puolin olleet* kiviholvisillat on rakennettu 1800-luvun lopussa tai 1900-luvun alkuvuosina. Maanomistaja purki toisen silloista 1950-luvulla estääkseen kauttakulun yksityisalueen läpi (SR24.1.02-03).

*Tenholan Olsbölen talon eteläpuolella olevalla nuoremmalla Olsbölen siltapaikalla sijaitseva kivipalkkisilta* on rakennettu 1930-luvulla, *Pernajan Gammelbyssä oleva silta* vuosina 1929-32 ja *Ruotsinpyhtään Myllykylän kaunis kaksiaukkoinen palkkisilta* vuonna 1924. *Pernajan Sarvilahden Krogbron siltapaikalla* toimitettiin tutkimus kivisiltaa varten 1875. Massiivinen yli 40 metriä pitkä, noin 5 metriä korkea ja 8,60 metriä leveä palkkisilta valmistui oletettavasti pian tutkimuksen jälkeen (SR22.1.05). Muut inventoidut kivipalkkisillat ja -rummut ovat peräisin Varsinais-Suomen tavoin 1920- ja 1930-luvuilta lukuunottamatta Espoota jossa osa kivipalkkirummuista saattaa olla rakennettu jo 1800-luvun loppupuolella. *Espoon Mankängs bron siltapaikalle* Mankkiin rakennettiin kivisilta 1870-luvun lopulla, mutta silta osoittautui huonoksi ja uusittiin 1887. Kenneth Lönnqvist inventoi syksyllä 1990 paikalla kivisillan, joka on saattanut olla rakennettu 1887. Silta purettiin pt:n 11311 oikaisu- ja parannustöiden yhteydessä kesällä 1991 (SR16.1.03). *Lohjan kunnan Kirkniemessä Hanko-Hyvinkää radan luoteispuolella olevassa tierauviossa inventoitu vankka kivipalkkirumpu* saattaa olla peräisin vuosilta 1872-73, jolloin rata rakennettiin ja tien linjaus muutettiin raunion suuntaiseksi (SR13.1.01).

Varsinaisten kivisiltojen lisäksi on kiveä käytetty betonilaatta- ja betoniholvisiltojen maatuissa. Ainoa kokobetoninen laattasilta oli *Ruotsinpyhtäällä Strömforsin ruukin ja Markkinmäen välisellä kapearaiteisella rautatiellä ollut betonilaattasilta*. Muut inventoidut betonilaatta- ja betoniholvisillat ovat valmistuneet 1920- tai 1930-luvulla.

Inventoitujen kivirakenteiden lisäksi on Uudeltamaalta tietoja useista sittemmin puretuista kokonaan tai osittain kivisistä silloista. *Tenholassa Fastarbyn ja Bonäsin välisellä alavalla peltoaukealla mainitaan 1803 kivisilta*. Kymmenen kyynärän (5,9 m) mittainen kivirakenne purettiin viimeistään 1982, jolloin paikalle tehtiin betonirengasrumpu (SR08.1.05). Läheinen *Tenholan Valbron silta* Bonäsbasetin pohjukassa mainitaan kivenä 1885, mutta ei 1803. Paikalla oli 1955 kivipalkkisilta, joka mittauspiirustusten perusteella vaikuttaa 1930-luvulla uusitulta. Silta purettiin 1959, jolloin paikalle tehtiin betonirengasrumpu (SR08.11.06). Vuosien 1885 ja 1929 välillä kiviholviksi rakennettu *Tenholan Kullan silta* uusittiin betoniseksi 1930-luvun alussa (SR08.1.07). *Pohjan Persbölen siltaan* rakennettiin kiviset maatuudet vuosina 1885-1926, tie oikaistiin sillan kohdalta 1927-28, jonka jälkeen vanha silta raunioitui (SR09.1.01). TVH:n Uudenmaan piirin palkkaama kivityömies Johannes Nieminen urakoi *Pohjan Skitenbäckin ja Åkerfeltin siltoihin* kivisille maatuille betonilaattakannet vuonna 1927. Molemmat sillat korvattiin aaltoteräsputkirummuilla 1980-luvulla (SR09.1.03-04). Samana vuonna Nieminen urakoi samanlaiset sillat *Inkoon Billskogin ja Siuntion Svarfarsbron siltapaikoille*. Kumpaakaan ei mainita kivisinä Siuntion vuoden 1881 jaossa, mutta Billskogin siltapaikalta 300 kyynärää (178,20 m) länteen oli 1881 yhden kyynärän mittainen kivipalkkirumpu. Rummun paikalla ei enää inventoitaessa havaittu rakenteita. Niemisen Billkogin siltapaikalle urakoiman sillan tilalle tehtiin puinen palkkisilta, joka korvattiin aaltoteräsputkirummulla 1978. Svarfarsin siltapaikalle tehtiin vastaavanlainen rumpu 1972 (SR12.1.18; SR14.1.09). Jo 1924 Helsingin pitäjältä kotoisin ollut kivityömies Nieminen



oli urakoinut *Inkoon Långvikin siltapaikalle* betoniholvisillan, jonka perustana hän käytti vanhemman kiviholvisillan kivitukia. Silta on säilynyt, joskin 1975 levennettyinä.

*Pohjan Björnsbyn itäpuolella ollut Långbron siltaa* ei mainita kiviseksi 1881, mutta paikalla oli 1931 rakoillut kiviholvi. Inventoitaessa paikalla oli 1935 vanhan sillan maatuille rakennettu betonipalkkisilta (SR09.1.05). *Karjaan Maansillan länsipuolella ollut Jordbro*, maasilta, oli kivinen 1933 (SR10.1.02). Nykyinen *Karjaan Maansillan* teräspalkkisilta on rakennettu 1950-luvun alussa, jolloin paikalle 1846-50 rakennettu kolmeaukkoisen kiviholvisilta purettiin. Samanlainen kivisilta oli rakennettu samanaikaisesti Mustion ja Kiskon väliselle tielle Mustioon (SR10.1.03). *Inkoon Fagervikin siltaan* rakennettiin kiviset maatuet 1928, kantta on uusittu viimeksi 1975 (SR12.1.03). *Inkoon Skvaterbäckin siltaa* ei mainita kiviseksi 1886, mutta paikalla oli 1930 kivimaatuille rakennettu puupalkkisilta, joka korvattiin 1932 tietä oikaistaessa osin vanhan sillan kivistä tehdyllä betonilaattasillalla (SR12.1.04). *Inkoon Österkullan ja Halvdelsin siltapaikoille* oli 1886 jaon jälkeen 1920-luvulle mennessä rakennettu kiviset holvisillat, jotka korvattiin betonirummuilla 1960-luvuilla (SR12.1.11; SR12.1.14).

*Siuntion Tjusterängsbron siltapaikalla* oli vuonna 1927 rakoillut kiviholvisilta, joka muutettiin samana vuonna betoniholviksi ja korvattiin betonirengasrummulla viimeistään 1980-luvulla (SR14.1.03). *Nordanvikin siltaan* oli tehty kiviset maatuet viimeistään 1927, jolloin ne korvattiin betoniholvilla. Silta purettiin tietä oikaistaessa 1980-luvun alussa (SR14.1.06). *Pikkalan muuten kokopuisen sillan* koillismaatuki oli kiveä viimeistään 1936 (SR14.1.08). *Kirkkonummen Jolkbyn, Gillobackan, Broåkersbron ja Kafvelbron siltapaikoille* oli rakennettu kiviset holvisillat vuoden 1887 ja 1920-luvun välillä. Holvit vaihdettiin 1920-luvulla ja 1930-luvun alussa betonisiin lukuunottamatta Jolkbyn siltaa, johon tehtiin betonilaatta. Gillobackan ja Kafvelbron siltapaikoille asetettiin betonirengasrummut 1980-luvun ja 1990-luvun taitteessa (SR15.1.02; SR15.1.03-05). Myös *Vantaan Kitebäcksbrown ja Tikkurilan purosillan* paikoille oli rakennettu kiviholvit vuoden 1884 ja 1930-luvun välillä. Purosillan holvi vaihdettiin 1991 paikalla inventoituun teräspalkkirakenteeseen 1958 mennessä, Kitebäcksbrown sillan paikalla on nykyisin aaltoteräspuutkirumpu (SR17.1.08; SR17.1.07).

*Sipoon Nikkilän Nybron teräspalkkisillassa* oli kiviset maatuet vuoteen 1926 mennessä (SR19.1.09). *Porvoon maalaiskunnan Vekkosken siltapaikalle* rakennettiin 1906 kivimaatuille ja -virtapilarille teräspalkkisilta, joka korjattiin 1949 (SR20.1.03). Saman pitäjän *Hinthaaran siltapaikalle* tehtiin 1915 yksiaukkoisen kiviholvisilta, joka purettiin 1974 uuden teräsbetonipalkkisillan tieltä (SR20.1.05). *Porvoon maalaiskunnan Kungsbron siltapaikalle* tehtiin 1920-luvulla kivisilta, jonka paikalla oli inventoitaessa aaltoteräslevyrumpu (SR20.1.07). *Porvoon vanhan sillan* kiviarkut rakennettiin 1858. Nykyinen teräspalkeille tehty kansirakenne on pääosin 1950-luvulta ja sen jälkeiseltä ajalta (SR21.1.01). *Porvoon maalaiskunnan Vadebron siltaan* tehtiin kiviarkku 1890-luvulla. Paikalla oli 1925 kivipalkkisilta, joka purettiin Vadetin ja Kristineborgin välisen oikaisun valmistuttua 1951 (SR20.1.08). *Ilolan siltaan* rakennettiin kivituet 1922 (SR20.1.10). *Pernajan Starrbäcksbrown siltapaikalla* oli kivipalkkisilta 1929, mutta ei vielä 1867 (SR22.1.07).

Kokonaan raunioituneista siltapaikoista on *Tammisaaren Huskvarnin siltapaikalla* ollut 1969 saakka täyspuinen betonilla vahvistetuilla puuarkuilla tuettu silta. *Vantaan Brudbrinkenin siltapaikka* kuului vuosina 1777-80 oikaistuun harjanteen ylittäneeseen linjaukseen, eikä paikalla ollut enää havaittavissa vanhaan siltaan liittyviä rakenteita. Siltapaikalla oli tilapäiskäyttöön rakennettu pieni porras (SR11.1.01; SR17.1.10). Muut Rantatiellä Uudellamaalla inventoidut sillat ja rummut olivat Varsinais-Suomen tavoin nuoria tai nuorehkoja teräksestä tai betonista rakennettuja palkkisiltoja tai rumpuja. Huskvar-



nan sillan ohella Uudenmaan alueella säilyi pisimpään puisena Pikkalan vanha 1960-luvulla pääliikenteestä syrjään jäänyt silta, joka purettiin vasta 1980-luvun alussa. Vain sillan toinen maatuki oli ehditty rakentaa kivistä.

Läntisen Uudenmaan suurimmat sillat rakennettiin kokonaan tai osin kivisiksi 1800-luvun loppuun mennessä. Poikkeuksellisesti miltei kokonaan puisena säilynyttä Uudenmaan suurinta siltaa Siuntion Pikkalassa kaavailtiin uusittavaksi 1930-luvun lopulla huonon kuntosu vuoksi, mutta aietta ei ehditty toteuttaa ennen sotaa. Sotien jälkeen silta jäi Porkkalan vuokra-alueelle ja säilyi 1960-luvulle, jolloin kt:n 51 oikaisu jätti sillan syrjään pääliikenteeltä. Äärimmäisen huonokuntoinen silta purettiin 1980-luvun alussa alueen tiejärjestelyissä, mutta paikalle valmistui myöhemmin puukantinen kevyenliikenteensilta. Espoosta Siuntion Nordanvikin kautta Inkooseen Alemmalle maantielle vieneestä linjauksesta oli Pikkalan siltapaikkaa lukuunottamatta rakennettu suurimmille siltapaikoille ja osiin pienistäkin kiviset holvisillat 1880- ja 1920-luvun välillä. Samanlaisia ovat myös silloisesta Helsingin pitäjistä Espooseen ja Hakkilaan vievälle vanhalle Rantatien linjaukselle kokonaan tai osaksi kivistä rakennetut sillat. Tärkeimmät Tenholan ja Karjaan väliset sekä Siuntion alueen sillat ovat olleet 1900-luvun alkuun mennessä kivisiä. Helsingistä itään rakennettiin suurimpien jokien yli taajamia lukuunottamatta joko kiviarkuille tuetut teräspalkkisillat tai kiviset holvisillat 1900-luvun alkuvuosina. Porvoon silta oli saatu tultaan kiviseksi jo 1850-luvulla. Alueen varhaisimmat kivisillat tehtiin Espoon kartanon alueelle ja Espooseen, mutta myös Tenholassa, Inkoossa ja Pernajan Koskenkylän ruukin lähellä on ollut varhaisia 1700-luvun loppuun tai 1800-luvun alkuun ajoittuvia kivirakenteita. Espoonkartanon kivisillat on rakennettu todennäköisesti kohottamaan aivan tien kupeessa olevan kartanon päärakennuksen antamaa mielikuvaa. Karjaan Maansilta rakennettiin kiviseksi 1840-luvun lopussa.

Uudenmaan siltapaikoista on viitteellisiä mainintoja keskiajalta ja 1500-luvulta. Lokakuussa 1472 oli Siuntion kihlakunnankäräjillä lautamiehenä "Herman j Broo", oletettavasti kotoisin Siuntion Pikkalan Broändan kylästä. Göstaff Fincke omisti 1555 tilan Siuntion "Sillanpäby"-nimisessä kylässä, Broändassa. Tila sijaitti "wed Landzbroen", Maansillan vieressä. Tammikuussa 1561 Juhana-herttua antoi Siuntion Jacob Henrikssonille vapauden eräisiin verotiloihin sekä "neljään kalastamoon Pikkalan joessa, kolmeen sillan alapuolella ja yhteen yläpuolella" (FMU IV 3527; Teitti 1555-1556, s. 15; "Yttermera 4 vercker i Pickall ån, tre nedan bron och en ofvan"; BFH IV 9). Pikkalassa ei ole ollut siltaa 1573, jolloin Pikkalan talonpoikien mainitaan kuljettaneen hevosia ja väkeä joen yli. Maanlain mukaan tulvasta tai tulipalosta tuhoutuneen kulkukelvottoman sillan luo oli järjestettävä lossi tai lautta kunnes silta tuli kuntoon (Brenner 1953, s. 468; MEL, BB XXVII § 2; Krl, BB III § 4; Ulkuniemi 1978, s. 71). Paikalla oli jälleen silta 1617, mutta mahdollisesti ei vielä 1612, jolloin Porvoon kirkkoherran matkustaessa "Sjundbyn joen" yli kaksi kyytitalonpoikaa hukkui jokeen (Brenner 1953, s. 467). Koska Vikträskin pohjoispuolella sijaitsevalla Sjundbyn kartanolla oli vapaa kulkuoikeus vesitse omaan rantaansa jokea myöten, on Alf Brenner epäillyt paikalla olleen aiemmin avattavan lautatasillan. Silta oli kiinteä viimeistään 1737, jolloin siinä oli silta-arkku (Brenner 1953, s. 468).

*Olsbölen eteläpuolella sijainnut vanha Olsbölen silta* sortui 1617. Svenskbyssä Ranta-tiellä ollut silta mainitaan 1685 (Nikula 1938, s. 141). Pohjan talvikäräjillä 1682 ilmoitettiin erään Simon Henrikssonin hukkuneen Persbölen sillalla, kun hän oli pudonnut reestä aikoessaan lyödä koiraa. Silta oli hengenvaarallisen kalteva ja siitä puuttui kaide (von Koskull 1966, s. 109). Karjaan Maansilta tuhoutui 1639-40, jolloin Billnäsin hiljattain perustetun ruukin yhteyteen rakennetut padot nostivat Mustionjoen pintaa. Samoin kävi 1659. Silta uusittiin 1688 (Gardberg, John 1968, s. 170). Karjaan laamanninkäräjillä mainitaan maaliskuussa 1461 lautamiehenä "Huia i Broo"-niminen mies (FMU IV 3150).



Karjaan "Broo"-niminen kylä mainitaan myös vuoden 1571 hopeaveroluetteloissa. Kylä saattaa olla nykyinen Tammisaaren (ent. Snappertunan) Broby. Espoon vuoden 1768 käräjillä todettiin Träskändan sillan ja Espoonkartanon siltojen rappeutuneen hengenvaarallisiksi (Nikander, Hagar 1984, s. 104). Aiemmin Qvarnbyssä ollut Träskändan silta on merkitty erästä alueella olevaa rajaa koskevaa vuosien 1639-40 katselmuskarttaan (VKS, kartta 7). Vuonna 1630 Helsingin pitäjän kirkkoherra Sigfrid lähti kohti Sipoon pappilaa Porvoosta tulevaa piispaa vastaan, mutta suistui hevosineen ja rekineen Hakkilan sillalla jokeen. Kirkkoherra pelastautui, mutta hänen hevosensa hukkui (Kuisma 1990, s. 256; Korhonen, Lauri 1981, s. 521. Korhosen mukaan kirkkoherra oli tulossa Sipoosta). Sipoossa vuonna 1622 mainittu Kyrkoby bro, Kirkonkylän silta, oli oletettavasti Rantatiellä. Sillan paikka on epäselvä, mutta se lieenee Nikkilän nuorempaa "Nybrota" (suom. Uusisilta) edeltänyt vanha silta (Nyberg 1931, s. 93). Porvoonjoen yli vienyt silta ja sen länsipäässä ollut tullihuone on merkitty vuoden 1652 kaupunkia ja sen ympäristöä esittävään karttapiirrookseen (Hiekkanen 1981, kartta 3a). Tesjoella ollut silta mainitaan hengenvaarallisena 1688 (Oksanen 1991, s. 122). Muut siltapaikkoja koskevat varhaisimmat maininnat ajoittuvat 1700-luvun alusta 1800-luvulle.

### 5.3. Kymen lääni ja entisen Viipurin läänin alueella Rantatiellä olleet sillat

Vanhin Rantatiellä Kymen läänissä inventoitu siltarakenne on *Sutelan kylän Isosilta*, jonka kiviset maatuet ja virtapilari on rakennettu todennäköisesti vuosina 1876-77, mutta saattavat olla osin jo 1850-luvulta tai 1800-luvun alusta. Sillan nykyinen palkkirakenne on 1970- ja 1980-luvulta. Aiemmin sillassa on ollut tukiansasrakenne (SR26.1.04). Raunioituneen *Pyhtään Ahvenkosken Isonsilan* säilyneet kiviset maatuet rakennettiin todennäköisesti 1840-luvulla. Vuonna 1880 pidettiin katselmus uutta maatukiarkkua varten, mutta on epäselvää uusittiinko maatukia katselmuksen jälkeen (SR25.1.01). Vanhin kokonaisena säilynyt rakenne on *Vehkalahden ja Haminan välisessä Salmenvirrassa oleva Salmen kaksiaukkoinen kiviholvisilta*, joka on nimetty museosillaksi 1982. Silta valmistui 1904 ja sitä on parannettu 1958 (SR27.1.05). *Virolahdelle 1900-luvun alkuvuosina rakennetut yksiaukkoiset Klamilan* (todennäköisesti 1909), *Ravijoen* (todennäköisesti 1907) ja *Pihlajajoen Myllysillan* (1910-11) kiviholvisillat sekä kaksiaukkoinen vuonna 1912 valmistunut *Virojoen silta* kuuluvat vuonna 1982 museotieksi nimetyn mt:n 351 ja pt:n 14709 Vehkalahden Tallinmäen ja Virolahden Virojoen väliseen Rantatien osuteen (SR29.1.02; SR29.1.04; SR29.1.06; SR29.1.10). Klamilan ja Ravijoen siltojen ajoitus on hieman epäselvä. Kymen tiepiirin arkistossa säilytettävän vuonna 1919 tehdyn kuvauksen mukaan silta oli rakennettu 1909 kiviholvisilta (TIELKYA, Fe 9:8), mutta vuoden 1982 Museotie-esityksessä Klamilan sillan mainitaan olevan 1902 rakennettu kiviholvi (Tiemuseo, Museoasiat, KyPiiri, Museotie-esitys mt 351 ja pt 14709). Kymen piirin 22.11.1977 päivätyssä siltaluettelossa ei Klamilan sillalle Ky-21 ole merkitty rakennusvuotta, mutta seuraava Ravijoen silta Ky-22 mainitaan rakennetun 1902 (TIELKYA, Siltaluettelo 22.11.1977, Sillat 21 ja 22). Kymenlaakson kulttuurihistoriallisten kohteiden inventoinnissa vuodelta 1984 silta mainitaan rakennetun 1898 (Knapas 1984, Virolahti, kohde 41). Klamilan sillan oikea rakennusvuosi on tn. 1909. Virolahden silloista 1919 tehdyn selostuksen mukaan Ravijoen kiviholvisilta oli rakennettu 1907 (TIELKYA, Fe 9:8). Kymen piirin 22.11.1977 päivätyssä siltaluettelossa ja Museotie-esityksessä sillan mainitaan rakennetun 1902 (TIELKYA, Siltaluettelo 22.11.1977, silta 23; Tiemuseo, Museoasiat, Kymen piiri, Museotie-esitys). Oikea rakentamisvuosi on



epäselvä. Ravijoen sillassa oli kiviset maatueta jo 1896, mutta muutoin silta oli palkkirakenteinen puusilta (SR29.1.04).

*Sutelan kylän pienen sillan* puupalkkirakenteen kiviset maatueta olivat paikoillaan 1920-luvulla, jolloin silta oli puinen tukiansassilta (SR26.1.03). *Kotkan Kymen Hovinsaa-ren Kantinsillan* kiviset maatueta ja virtapilari rakennettiin viimeistään 1890, mutta ne saattavat Sutelan kylän Isonsillan tavoin olla peräisin 1870- tai 1850-luvuilta. Silta oli puinen tukiansassilta vuoteen 1970, jolloin se muutettiin teräspalkkisillaksi (SR26.1.05). Nykyisen 1980-luvulta peräisin olevan *Kotkan Kymen Korkeakosken Isonsillan* maatueta ja virtapilareissa olevat kivrakenteiden jäänteet ovat peräisin paikalle 1910-11 rakennetusta kolmiaukkoisesta kivihoivisillasta, joka purettiin 1927-28 kun paikalle tehtiin kolmiaukkoinen teräsbetoninen palkkisilta. Kivihoivisiltaa rakennettaessa käytettiin hyväksi aikaisemman nykyisestä siltapaikasta hieman itään olleen puisen tukiansassillan kivisiä maatukia, jotka oli oletettavasti rakennettu viimeistään 1876, mahdollisesti jo 1837 (SR26.1.06). *Vehkalahden Saksalan Rookin sillan* kiviset maatueta rakennettiin 1940, jolloin paikalla ollut vanha täyspuinen silta muutettiin rautabetoniseksi palkkisillaksi (SR26.1.08). *Vehkalahden Summan silta* oli vuonna 1932 kivisille maatuilla rakennettu puinen ansassilta. Sillan puuosat oli rakennettu 1885, mutta kiviarkut ovat saattaneet olla vanhemmat. Vanhoja arkkuja on käytetty hyväksi 1961-62 rakennetun teräsbetonisen laattasilan perustuksessa (SR27.1.03). Kymen läänissä inventoidut kivipalkkisillat ja rummut ajoittuvat valtaosin 1920- ja 1930-luvuille, mutta joitakin Pyhtään alueen rumpuja on uusittu vielä 1950-luvulla. *Pyhtään Itäkirkonkylässä inventoitu kivihoivirumpu* ajoittunee 1900-luvun alkuun (SR25.1.06). Kesäkuun 1932 Uudenmaan läänin rajan ja Kymminlinnan sekä Jalon tienhaaran ja Haminan välisten tieosuuksien luovutus- ja vastaanottokatselmusten pöytäkirjan mukaan Vehkalahden, Kotkan ja Pyhtään alueen rummut olivat etupäässä kivisiä, mutta paikoin huonoja. Rummut on todennäköisesti tehty 1920-luvulla (TIELKYA, Fe 19 b 6).

Lueteltujen säilyneiden kivrakenteiden lisäksi on Kymen läänin alueella ollut muutamia purettuja kokonaan tai osaksi kivisiä siltoja. *Pyhtään Kirkonkylän silta* oli 1921 neljäaukoinen kivisille maatuilla ja virtapilareille rakennettu puinen tukiansassilta (SR25.1.04). Siltakylän kaksiaukkoisen puisen tukiansassillan kiviset maatueta ja virtapilari rakennettiin todennäköisesti 1864 (Hultin 1926, s. 132). *Vehkalahden Mäntlahden Rantajoen yli vieneestä nykyistä 1956 rakennettua betoniholvisiltaa edeltäneestä sillasta* ei ole säilynyt tietoja. Sillan luoteispuolella oli inventoitaessa havaittavissa kivisten maatukirakenteiden jäänteitä (SR27.1.08). *Virolahden Vaalimaanjoen siltapaikalle* suunniteltiin 1800-luvun lopussa kaksiaukkoista kivihoivisiltaa, mutta aie ei toteutunut. Paikalla ollut täyspuinen kaksiaukkoinen tukiansas- ja palkkirakenteinen silta purettiin 1933-34, jolloin tie oikaistiin ja vanhan siltapaikan pohjoispuolelle rakennettiin uusi silta (SR29.1.14). Pisimpään kokonaan puisina säilyivät Rantatien Kymen läänin alueella olevan linjauksen silloista *Pyhtään Ahvenkosken vanha Rajasilta*, Vehkalahden Rookin silta ja Vaalimaanjoen silta. Kaksiaukkoinen Rajasilta purettiin Savukosken kautta kiertävän uuden linjauksen ja *Savukosken sillan* valmistuttua 1928 (SR24.1.09). Rookin silta vaihdettiin betoniseksi vasta 1940.

Muut Kymen läänin alueella inventoidut sillat ja rummut ovat muun Rantatien alueen tapaan teräs tai betonirakenteisia palkki- tai laattasiltoja tai rumpuja, jotka ajoittuvat 1950-luvulta 1980-luvulle. Huomionarvoista on, että Pyhtään kunnan alueella on säilynyt kolme varhaista autoliikenteelle tarkoitettua betonirakenteista siltaa, jotka kaikki on rakennettu 1920-luvulla. Silloista vanhin on *Pyhtään kirkonkylän betoninen hoivisilta*, joka valmistui 1923. Sillan urakoi vanhan, kiviarkuille perustetun puusillan paikalle OY Constructor AB vuosina 1922-23. Alunperin oli tarkoitus vain uusia vanha silta, mutta se osoitautui niin heikoksi, että paikalle oli rakennettava uusi (SR25.1.04; SVT XIX/1923, s.



54). Seuraavana vuonna 1924 valmistui *Siltakylään rautabetoninen kaarisilta*, jonka urakoi insinööritoimisto A. Palmgren & Pyramid vuosina 1923-24. Sillan valu oli huonolaatuista ja sitä jouduttiin korjaamaan jo 1926. Helmikuussa 1937 höyrypannua kuljettanut kuorma-auto rikkoi sillan ylätuet, jotka korjattiin samana vuonna (SR25.1.09; SVT XIX/1923, s. 55). *Pyhtään Savukosken yksinivelinen teräsbetoninen kaarisilta* valmistui 1928. Sillan urakoi 1926-28 tanskalainen Christiani & Nielsen AB. Sillan vieressä oli vuosina 1941-45 varmuussillana puinen pukkisilta ja itse siltaa parannettiin 1943-44. Savukosken silta jäi käytöstä Loviisan ja Kotkan välisen osuuden oikaisussa 1960-luvulla. Silta nimettiin museosillaksi 1982, missä yhteydessä mm. kannen alkupe räinen, mutta myöhemmin purettu nupukiveys uusittiin (SR24.1.03; Pukkisillasta Hiltunen, Eino 1987, s. 82-83).

Pyhtään varhaiset autoliikennettä kestävämmä tarkoitettut betonisillat ilmentävät autoliikenteen määrän kasvua Kotkan ja Loviisan ja toisaalta Helsingin ja Viipurin välillä. Pyhtään pitäjistä 1926 lyhyehkön esittelyn kirjoittanut Herman Hultin toteaa siltojen rakennetun, koska teille asetetut vaatimukset olivat kohonneet autoistumisen myötä. Hultinin mukaan vuonna 1926 alkoi säännöllinen meijeriautoliikenne Kotkan ja Loviisan välillä (Hultin 1926, s. 271-274). Koska rannikolla ei ollut poikittaissuuntaista rataa, kohdistui Kotkan ja Kymin vilkkaan teollisuusalueen tavarakuljetusten paine jo varhaisessa vaiheessa teihin. Tätä ilmentävät viimeistään 1920-luvulla Pyhtään, Kotkan ja Vehkalahden alueelle rakennetut kivrumput. Linja-autoliikenne alkoi seudulla varhain, Kotkan ja Hovinsaaren välillä jo 1916, toisena Suomessa vuonna 1905 aloittaneen Turun-Uudenkaupungin linjan jälkeen (Kallio, Veikko 1990). Ennen autoliikenteen aikaa oli tärkeämmät sillat saatu nykyisen Kymen läänin alueella 1800-luvun loppupuolella perustuksiltaan kivisiksi. Paikoin, kuten Kymin Korkeakosken sillassa, Haminan kaupunkiin vievässä Salmenvirran sillassa ja Haminasta kohti Viipuria vieneellä tiellä Virolahdella siirryttiin kivisiin holvisiltoihin 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä ja 1910-luvulla.

Kymen läänin osalta Rantatien tärkeimmistä silloista on tietoja 1500-luvulta. Kymijoen suuhaarojen yli vieneet Ahvenkosken Pikkusilta (Rajasilta), Ahvenkosken Isosilta, Pyhtään Kirkonkylän silta, Sutelan kylän Isosilta, Huumanhaaran silta ja Korkeakosken Isosilta on merkitty Jaakko Teitin luettelossa olevaan vuoden 1555 karttapiirrookseen (Teitti 1555-1556, s. 225). Kun Rantatien linjaus muuttui Hovinsaaressa Kymenlinnua rakennettaessa 1700- ja 1800-lukujen taitteessa, Sutelan kylän Ison sillan paikka siirtyi hieman pohjoiseen. Hovin ja Kolkansaarien välinen silta on erään 1400-luvun puolimaisista olevan tiedon mukaan sijainnut vanhan Hovinkartanon paikan itäpuolella, ja mahdollisesti siirretty Kantinsillan paikalle vasta 1400-luvun lopulla tai 1500-luvulla. Korkeakosken sillan paikkaa siirrettiin 1910-11 jonkin verran länteen (SR26.1.04, SR26.1.06). Ahvenkoskella olleen sillan kiviarkuista kiisteltiin Pyhtään kärkeillä 1607. Kiviarkuilla on oletettavasti tarkoitettu kivitäytteisiä hirsiaarkkuja. Vuonna 1639 sillalla ratsastanut poika putosi lahosta kannesta läpi ja hukkui (Oksanen 1991, s. 122). Tesjoen silta mainitaan hengenvaarallisena 1688 ja Sutelan kylän pieni silta on merkitty vuoden 1692 karttaan (Oksanen 1991, s. 122; VA, MH 224 a-b).

Virolahden Vaalimaan ja Viipurin kaupungin välillä Rantatiellä olleista silloista on säilynyt erittäin vähän tietoja. *Urpalanjoen maantiesillan* uusimisesta tehtiin tutkimus 1917 (SVT XIX/1917, s. 72). *Ykspäänjoen silta* paloi 1839 ja sortui 1857, jonka jälkeen paikalla oli usean vuoden ajan lautta, kunnes silta uusittiin 1861. Viipurin piiri rakensi vanhan puusillan paikalle teräspalkkisillan 1930-luvun alussa (Tienhaara, s. 37). *Viipurin Kivisillan* tehtiin 1840-luvulla uudet kiviarkut ja puurakenne. Silta oli alunperin aiottu kivistä, mutta aie ei toteutunut (Kopisto - Paloposki 1967, s. 46). Vuonna 1661 Viipurin silloista tehdyn tutkimuksen mukaan kivisilta oli aikoinaan ollut kokonaan kivinen ja helpohoitoi-



nen. Viipurin käskynhaltija Arvid Tönnerpoika Wiidemanin aikana (1602-1617) oli läänin tieoloja kohennettu ja siltaa parannettu. Noihin aikoihin tulva oli liikutellut sillan kiviä niin, että siitä oli tullut vaarallinen liikkua (Kopisto - Paloposki 1967, s. 206. sillan vaiheita selostettiin Viipurin pitäjän käräjillä 28.2.-2.3.1661). Silta oli korotettu päällystämällä se tukein, mutta sillasta oli tullut vaikea ylläpidettävä (Ruuth - Halila 1980, s. 40). Kivisilta on mainittu syyskuussa 1560 ja on vanhin Rantatiellä ollut kivinen siltarakennelma, jonka kivrakenne on mahdollisesti ollut peräisin 1500-luvun alkupuolelta (BFH III 583).

*Viipurin linnan kupeessa ollut Linnan- eli Turunsilta* paloi 27.7.1868, jonka jälkeen se päätettiin rakentaa keskimmaiselta osaltaan 444 jalan matkalta (133,2 metriä) kivistä ja muutoin puusta. Aiemmin silta oli ollut puinen, mutta sen luoteiskupeelle oli rakennettu vuosina 1849-50 kivinen rantalaituri, jota oli jatkettu 1857-60 kaupungin rantalaituriin saakka (Meurman 1981. s. 143). Silta ja sen kupeella ollut laituri uusittiin vuosina 1869-1871 (ÖVVF/1871, s. 56-57). Sillan korjaamisesta toimitettiin uudelleen katselmus 1875 (ÖVVF/1875, s. 39). Aiemmin sillan uusimisesta on tietoja 1563, 1600, 1670 ja 1680- sekä 1830-luvuilta (Kopisto - Paloposki 1967, s. 206; Ruuth - Kuujo 1981, s. 29).

## 6. INVENTOIDUT JA TARKASTETUT RAJAMERKIT

### 6.1. Inventoidut rajamerkit

**Turun kaupungin ulkomaiden ja Kaarinan Pisun kylän välinen rajamerkki "Ryövä-rinkivi".** "Röffuersten widh almunda wäghen på södhra sidhon" on mainittu Kustaa Vaasan vahvistamassa oikaisukäräjien tuomiossa 16.8.1530. Nykyisin Ryövärinkiven suurehko kaiverrukseton siirtolohkare sijaitsee hieman paikaltaan siirrettynä vt:n 1 itäpuoleisella vt:n ja Sorakadun eritasoristeyksen ja kevyenliikenteen väylien liittymäalueella lähellä Skanssinmäkeä (SR01.2.01; FMU VIII 6529; vrt. Kuujo 1981, s. 198-199; Oja 1946, s. 71).

**Perniön Lupajan ja Pappilan kylien välinen rajamerkki.** Inventoitaessa rajamerkin paikalla oli sivutien liittymän ojassa pitkänomainen kaatunut kaiverrukseton kivipaasi (SR07.2.03; Hakkarainen 1990, s. 41. Hakkarainen ei ilmoita lähdettään).

**Perniön ja Tenholan pitäjien sekä Turun ja Porin ja Uudenmaan läänien rajamerkki "Pitäjä-Risti".** Rajamerkki oli vuoden 1670 kartan mukaan Näsen latokartanon ja Tenholan Svenskbyn kylän välinen. Läänien raja oli 1829 Perniön Maansillan kohdalla. Inventoitaessa rajamerkin paikalla Rantatien linjauksen kupeessa oli kaiverrukseton matala paasi, jonka koillispuoleisella "Sockenråberget"-nimisellä kalliolla oli laakea viisarikivi. Kalliossa ei havaittu merkkejä hakkauksista (SR07.2.03; Litzen 1980, s. 202; VA. MH 3 (1650); VA. MH 5 (1743), MHA. A80 54/1-17 (1792); TLMKA. Piikkiö 73:3 (1829)).

**Tenholan Undermalmin, Ovanmalmin ja Fastarbyn kylien rajamerkki "Landsvägs-rån".** Koostui vuoden 1785 kartan mukaan muutamista suuremmista ja pienemmistä merkitsemättömistä kivistä yleisen maantien pohjoispuolella olevan kallion päällä. Inventoitaessa rajamerkin paikalla oli teräksinen punaiseksi maalattu rajamerkki (SR08.2.02; MHA, B48 18/1-2 (1785), "N. 13. Landsvägsrån Fastarby, Ovanmalm, Undermalm består af någre större och mindre stener liggandes på et litet berg Norr om Allmänne Landsvägen med utan någon ritning").

**Tenholan Kullan ja Svedjekullan kylien rajamerkki.** Kahden täyden peninkulman pylvään kohdalla sijainnut merkki koostui 1742 kartan mukaan maantien pohjoispuoleisen pylvään itäpuolelle ladotusta "Rå"-merkistä, joka osoitti viidestä kivistä ladotun "Rör"-merkin paikan kohti Ängsholmenia tien eteläpuolella ("Rå"- ja "rör"-merkit, vrt. Salminen, Suuri Rantatie, luku 3.1.3). Inventoitaessa ei paikalla pienen rummun kohdalla havaittu jäänteitä rajamerkistä (SR08.2.03; MHA, B48 25/5-6 (1742), "No 8. vid milstolparne derest är lagd rå till öster om norra sidans stolpa om landsvägen af fem stena rörs läge visare till Ängsholme på södra sidan").

**Tenholan Svedjekullan ja Pohjan Persbölen pitäjien ja kylien rajamerkki "Råberget".** Sijaitti vuoden 1765 kartan mukaan kallionkukkulalla ja koostui vuoden 1788 kartan mukaan maantien eteläpuolelle kallion korkeimpaan kohtaan suurista kulmikkaita kivistä ladotusta "Rå"-merkistä. Inventoitaessa kallion päällä oli teräksinen punaiseksi maalattu rajapaalu, josta rajan suuntaisesti 15 metriä etelään oli kolmen kivenlohkareen muodostama avoin latomus. Latomuksen keskellä oli rajan suuntaa osoittava laakea 40 cm korkuinen kaiverrukseton kivi. Röykkiö on oletettavasti 1788 mainittu rajamerkki (SR08.2.04; MHA, B41 33/4-5 (1765), "Röberg, en berghumpel"; MHA, B48 25/5-6



(1788), "No 3. hvarest är äfven lagd rå af stora kulldiga stener på högsta berg klacken utvid och på södra sidan om Landsvägen").

**Pohjan Nygårdin ja Björsbyn kylien rajamerkki "Eskilstall".** Paikalla oli vuoden 1785 kartan mukaan maantien kupeessa Eskilstall niminen mänty, josta Björsbyn maa-alue alkoi. Inventoitaessa paikalla oli teräksinen punaiseksi maalattu rajamerkki (SR09.2.01; MHA, B41 29/4-6 (1785), "Eskilstall invid allmänna landsvägen thär est Björsby ägor vedertaga").

**Karjaan Sannaisten, Meltolan ja Högbenin kylien rajamerkki "Högbenkrogen".** Paikalla oli laamanni Klaus Flemingin 31.1.1424 antaman Högbenin ja Sannaisten kylien välisen rajatuomion mukaan "Bolagha keldo"-niminen rajamerkki. Rajamerkki mainitaan samannimisestä vielä 1702. Vuoden 1771 kartan mukaan "Högbenkrogen"-nimisen rajamerkin paikalla oli ollut aikoinaan krouvirakennus, joka sittemmin oli siirretty pois. Inventoitaessa paikalla oli kivitolppa, jonka tien puoleiselle sivulle oli hakattu numero 21 ja pylvään päähän rajojen suuntaa osoittava risti (SR10.2.01; FMU II 1740 (31.1.1424) Klaus Flemingin laamannintuomio Karjaan Högbenin ja Sannäsin rajasta "först aendha raen aer j Bolagha keldo ok j rabro oc theden j Spyntho kleff...". Råbro lienee Starkomin kylän Råbron talon kohdalla ollut silta. Paikassa on yhä Sannäsin, Högbenin ja Starkomin rajan kulma. "Spyntho kleff" on Stora Gåliberget; MHA, B16 36/1-5 (1771), "No 3. Högbenkrogen therest af gammalt warit Kroghusbygde som nu äro bortflyttade").

**Karjaan Meltolan ja Ingvaldsbyn kylien rajamerkki "Korstens Rå".** Vuoden 1771 kartan mukaan paikalla oli maantien itäpuolella melko suuri kivi, johon oli hakattu risti. Raja oli 1771 Meltolan ja Mangårdin välinen. Inventoitaessa rajamerkin paikalla oli maakivistä kasattuun väljään röykkiöön pystytetty 60 cm korkea kaiverrukseton paasi, josta rajan suutaisesti kaakkoon oli paikaltaan mahdollisesti siirretty suurehko siirtolohkare. Lohkareessa ei ollut havaittavia kaiverruksia (SR10.2.02; MHA, B16 36/1-5 (1771) "No 4 Korsten östsöderom Landsvägen en något stor sten ther uti ett Kors är inhuggit". Rajamerkki on mainittu myös MHA, B16 11/4- (1767-68) ja MHA, B16 11/7-8 (1773-74)).

**Karjaan Meltolan, Bengtsmoran ja Bredvikin kylien rajamerkki "Stormossará".** Paikalla oli 1772/78 kartan mukaan rajamerkki tien luoteispuolella. Inventoitaessa paikalla ei havaittu jäänteitä rajamerkistä (SR10.2.05; ULMKA. Karjaa, 39:III- (1772/78)).

**Nykyinen Karjaan ja Lohjan kunnan, entinen Karjaan Bålabyn, Bengtsmoran ja Bredvikin kylien rajamerkki "Kohlborgs rå".** Paikalla on mainittu rajamerkki 1779. Inventoitaessa paikalla oli kaiverrukseton hakattu kivenlohkare ja laakea viisarikivi (SR10.2.06; ULMKA. Karjaa, 8:IV- (1779)).

**Inkoon Rådkilan ja Stubbölen kylien rajamerkki "Doms Rå".** Vuosien 1766/69 kartan mukaan paikalla oli rajamerkki pienen mäennyppylän päällä 30 kyynärää suuresta maantiestä etelään. Inventoitaessa paikalla pienen kallion päällä oli betoninen rajamerkki, jonka vieressä oli sammaloitunut avoin pienehköistä kivistä ladottu röykkiö. Röykkiö on mahdollisesti jääne 1766/69 mainitusta rajamerkistä (SR12.2.01; ULMKA. Inkoo, 118:VIII (1766/69), "No 11. Doms Rån på en liten bergspall 30 alnar söder om stora Landsvägen").

**Inkoon Stubbölen ja Halvdelsin kylien rajamerkki "Torvalds högden".** Vuoden 1765 kartan mukaan paikalla oli kivinen kumpare maantien eteläpuolella, vuosien



1768/69 kartan mukaan "Torvaldin kukkula (rajamerkki), jota myös kutsutaan Torvaldin haaksi sijaitsee yleisen pitäjän maantien eteläkupeessa ja muodostuu kiviselle mäelle kasatuista kivistä". Inventoitaessa paikalla oli teräksinen maalaamaton rajamerkki ja epäsäännöllisistä lohkareista koottu röykkiö (SR12.2.02; MHA, B13a 13/a (1765), "No. 5, Torfalshöden som är en stenbacke söder utvid Landsvägen"; ULMKA. Inkoo 109:I- (1768-69), "Torvals Höden som och kallas Torfals hage belägen tätt vid och söder om den allmänna sockne Landsvägen bestående af flere på en stenig backa hoplagde stenar").

**Lohjan kunnan, entisen Karjaan Bälaby, Bengtsmoran ja Kirkniemen kylien rajamerkki "Munkebergsrå".** Rajamerkki on mainittu 1.7.1442 annetussa laamannintuomiossa Teutarin ja Jönsbölen välisenä, sekä 1466 Kirkniemen ja Märbackan välisenä (FMU III 2474, "Theytaaro oc Jönisse böle...första aendharaen j Munkabergh widher aeykaene, annen endaraen mith j Kukarabergh"; FMU IV 3294, "förste aende raen j Munkebaerg ok annan j baekke raa"). Vuoden 1774 kartan mukaan rajamerkki oli samannimisen vuoren länsireunassa heti maantien itäerunan yläpuolella ja muodostui suurehkoista kulmikkaista kivistä. Inventoitaessa paikalla korkealla kalliolla oli epäsäännöllisistä kivenlohkreista ladottuun jalustaan pystytetty kaiverrukseton paasi viisarikivi-neen. Merkki vastaa vuoden 1774 kuvausta (SR13.2.01; ULMKA. Lohja 527 c 4a (1774), "Munkebergrå uppa västra ändan af samma berg strax öster åfvan Landsvägen bestående af flere stycken större kantika stenar").

**Lohjan kunnan Kittfallin ja Siuntion Kokkilan pitäjien ja kylien välinen rajamerkki "Björckisstubbarå".** Vuoden 1779 kartan mukaan "Koivunkannonrajan" paikalla maantien pohjoisreunassa oli suuri kivi. Inventoitaessa ei havaittu merkkejä kivistä tai röykkiöistä (SR13.2.02; MHA, B26 1/1-4 (1779), "No 3. Björckisstubbarå, norrom och utmed stora Landsväg - en stor sten").

**Siuntion ja Kirkkonummen pitäjien välinen rajamerkki "Råtall".** Vuoden 1761 kartan mukaan paikalla viisi kyynärää maantien pohjoispuolella ja 250 kyynärää tiellä olevasta pienestä sillasta itään oli männyn kanto jäänteinä Rajamännystä. Paikka on mainittu 1768. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä, mutta ylempänä rinteellä oli väljästi ladotussa kivröykkiössä betonista valettu paalu (SR14.2.01; MHA, B21a 26/1-3 (1761), "Råtallen, belägen 5 alnar nordanom Landsvägen och 260 aln öster ifrån en liten bro är en Furustubba ther Råtallen stått."; MHA, B45 8/4-7 (1768), "belägen fem alnar Nordanom Landsvägen och 260 alnar i öster ifrån en liten Bro på vägen").

**Espoon ja Vantaan pitäjien rajamerkki "Seljerå".** Vuosien 1773/74 kartan mukaan paikalla oli maantien eteläpuolella pienen kumpareen rinteessä kivröykkiö, jonka tilalle muurattiin 1773/74 nelikulmainen rajamerkki. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä (SR16.2.05; MHA, B7 14/4-14 (1773/74), "No 2. Seljerå är belägen nära på södra sidan om Landsvägen emellan Esbo och Helsing kyrkor och har en högd på södra sidan om sig i var en ordentelig och liten stenhop hvarföre nu en röse upmurades som är fyr-kantig, 11 quarter i Diameter och 5 quarter hög". Rajamerkki on mainittu myös MHA, B11b 2/1-13 (1820-24)).

**Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan pitäjien rajamerkki "Gjötsten".** Rajamerkki on mainittu Teitin luettelossa 1555-1556. Vuoden 1768/69 kartan mukaan paikalla oli 30 kyynärää maantiestä etelään kaksi suurta melkein pyöreää kiveä. Rajamerkin kivien kupeessa oli pitkään kelomänty, johon ohikulkijat olivat kaivertaneet vuosilukja ja nimi-kirjaimia 1700-luvun lopulta lähtien. Inventoitaessa rajamerkki oli vuosien 1768/69 kuvauksen mukainen. Siirtolohkareiden ympäristössä oli useita pienempiä kiviä, joista



tien viereen pystytetyssä paasimaisessa lohkarieessä oli kaiverrus 32. Muutoin lohkarieet ja kivet olivat kaiverruksettomia. "Gjötatallen"-niminen mänty oli toukokuussa 1991 kaadettuna kivien välissä. Vanhin männynsä ollut kaiverrus "(-).O. 1795" oli usean sentin syvyydellä puun keloontumispinnasta. Paikka tarkastettiin heinäkuussa 1991, jolloin mänty oli kadonnut (SR19.2.01; Teitti 1555-1556, s. 246; MHA, B43a 6/1-20 (1767/68), "No 7. Gjötsten, 30 alnar söder om landsväg, bestod af 2ne stycker stora och nästan rundiga stenar).

**Porvoon kaupungin ja Porvoon pitäjän rajapylväs.** Pylväs sijaitsee entisen pappilantullin kohdalla Vanhan Kuninkaantien suuntaisesti kiertäneen Rantatien linjauksen suussa. Harmaakivipaaseista kootun profiloidun pylvään kadunpuoleiseen kylkeen on maalattu Porvoon kaupungin vaakuna ja pohjoispuoleiselle sivulle teksti "Borgå socken". Pylväs on oletettavasti peräisin 1800-luvun loppupuolelta (SR21.2.01).

**Pernajan pitäjän ja Loviisan kaupungin rajamerkki "Piucksten".** "Pijukestheen vid alomänna vägen" on mainittu Pernajan Sarvilahden ja Antbyn rajamerkinä 24.1.1564. Pernajan ja Loviisan rajankäynnin yhteydessä 1771 kiveen hakattiin ankkuri, ylöspäin osoittava vaakaviivalla seisova nuoli, Creutz-suvun risti ja kirjaimet PN. Inventoitaessa suurehkon siirtolohkareen pohjoispuolella olleesta kaiverruksesta oli säilynyt Creutz-suvun risti ja kirjaimet PN. Muu osa kaiverruksesta on lohjennut vt:tä 7 parannettaessa ennen 1980-lukua. Kirjaimet PN ovat lyhenne Sarvilahden kartanon tilanhoitajan Petter Nybergin nimestä (SR22.2.01; BFH IV 217 (24.1.1564); Sirén 1956, s. 55-56).

**Pyhtään ja Kymin pitäjäiden nykyinen Pyhtään ja Kotkan rajamerkki "Korsset på allmane vägen".** Kymenkartanon lampuotikylien ja Pyhtään Heinlahden kylän välinen rajamerkki "korsset på allmane vägen" maintaan 7.1.1530. Vuonna 1777 Heinlahden maat mitanneen maanmittarin mukaan rajamerkki koostui maantien lähellä olevalla mäellä sijaitsevasta kahdesta kolmen kyynärän mittaisesta (178,2 m) kivilaatasta, "stens kifvor", ja kuudesta miehennostoisesta lohkarieesta. Maanmittarin mukaan raja oli käyty uudelleen 1614 ja vuonna 1678 vahojen luonnonkivimerkkien paikalle oli asetettu lainmukaiset pyykkit. Inventoitaessa rajamerkin paikalla oli rajan suunaaisesti 3,80 metrin välein asetettua 150-160 cm korkusta paatta, joiden välissä ja kupeella oli epäluukuinen määrä suurehkoja maakiviä. Paasista pohjoiseen rajan suunaaisesti oli laakea viisarikivi. Pohjoinen paasi oli kaiverrukseton, eteläisen Pyhtään puoleiseen kylkeen oli kaiverrettu teksti "PYT/TIS", eteläsivuun "RA/JA/1820" sekä Kymin puoleiseen sivuun oikeaan yläkulmaan "I"-kirjain ja sen alle vaikeasti erottuva ylöspäin aukeavasta puolikaaresta alas osoittava risti (Keväällä 1992 Pyhtään perinnepiiriltä saadun tiedon mukaan tekstin "Pyttis" alla lukisi myös "Kymmene"). Kummalla seisovan ristin piirteet ovat vaurioituneet pahoin kun kuvion päälle on yritetty raaputtaa ankkuria. Paaden päällä oli rajan suuntaa osoittava ura. Rajamerkin ja tien eteläpuolella sijaitsee nykyisin osin louhittu Ristikallio-niminen kallio (SR25.2.01; FMU VIII 6720 (7.1.1530); Rosén 1960, s. 152-154).

## 6.2. Rajamerkkeinä tarkistettut siltapaikat

**Karjaan Skogängsin ja Dönsbyn kylien välinen rajamerkki "Djupbäcksbro".** Vuoden 1776 kartan mukaan rajamerkinä oli maantiellä oleva Djupbäcksbro-niminen silta. Inventoitaessa paikalla Pohjan ja Karjaan rajalla oli betonirengasrumpu (MHA, B15



28/1-2 (1776), "No 6. Djupbäcksbros, belägen öfver Stora Landsvägen utan vidare märcke"; SR10.1.01).

**Inkoon Fagervikin ja Långvikin kylien rajasilta "Råbro".** Vuoden 1768/81 kartan mukaan rajamerkki oli tiukasti rajasillan pohjoiskuppuessa tien vieressä. Vuosien 1768-69 kartan mukaan paikalla 234 kyynärrä neljännespeninkulman pylväästä länteen ollut rajasilta oli ollut aiemmin rajamerkinä, mutta merkki oli nyt siirretty hieman kihlakunnantiestä pohjoiseen, jonne oli rakennettu nelikulmainen kivilatomus. Inventoitaessa sillan paikalla oli betonirenkaista tehty rumpu, eikä rajamerkistä löydetty havaittavia jäänteitä (MHA, B13 23/2-3 (1768/81), "No. 3, Råbro, belägen tätt nordan in vid Landsvägen"; MHA, B12a 21/2-23 (1768-69), "No 12. är belägen 234 alnar väster om färdingsstolpan Råbro, som står ofvanför Långviks öfvits hemmanets quamkiärrs gärda...men är nu flyttad ett litet stycke på sidan Norr om härads väg; en fyrkantig sten-häll 2 5/8 aln. lång och 1 7/8 aln. bred"; SR12.1.06).

**Inkoon Långvikin ja Bredsin kylien rajasilta "Råbro".** Vuoden 1768/81 kartan mukaan rajamerkinä oli maantiellä oleva pieni rajasilta-niminen rumpu. Inventoitaessa rajamerkin paikalla oli vähäinen betonirumpu (MHA, B13 23/2-3 (1768/81), "No. 7, Råbro; som är liten bro eller wattu trumma öfver Landsvägen").

**Kirkkonummen Gesterbyn ja Tollsins kylien rajamerkki "Jordbro".** Vuoden 1758 kartan mukaan rajamerkinä oli yleisellä kesätiellä oleva "Jordbro"-niminen rumpu. Silta on mainittu myös 1791. Inventoitaessa paikalla Gesterbyn ja Jolkbyn kylien rajalla oli "Jolkby bro"-niminen betonilaattasilta (MHA, B20 2/1-3 (1758), "No 6. Jordbro är en trumma på almänna Sommar landsvägen"; MHA, B21a 19/1 (1791); SR15.1.02).

**Kirkkonummen Ingvaldsbyn ja Kvisbyn kylien rajamerkki "Kafvelbro".** Vuoden 1771 kartan mukaan "Kafvelbro"-nimisen sillan pohjoispuolella oli rökkiö, jonka sivuun maalle ladottiin tukkeja ja niiden päälle koottiin kivistä nelikulmainen jalusta. Jalustalle asetettiin raskas sydänkivi, johon kaiverrettiin rajamerkin nimi. Rajamerkki on mainittu myös 1778/79. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä jalustasta, rajapaadesta tai niitä vahemmasta rökkiöstä. Sillan paikalla oli betonirengasrumpu ja rajamerkinä teräksinen punaiseksi maalattu paalu (MHA, B21a 15/1-3 (1771), "Kafvelbro utmärcktes å Norra sidan, hart nära, med en rösa, hvarunder i den sidlänta marcken lades en bro af stockar däre på upstalles en rösa af fyrkantig mur, 4ra alnar tvärt öfver och 1 1/2 hög, med ed ryggig hjerte steen på hvilken namn uthöggos"; MHA, B20 14/1-7 (1778/79); SR15.1.05).

**Kirkkonummen ja Espoon pitäjien välinen rajasilta "Råbro" ja rajamerkki "Råpålarden".** Rajasilta on mainittu 1778. Vuoden 1804/07 kartan mukaan paikalla oli maantien pohjoispuolella rajamerkinä "Råpålarden". Inventoitaessa toukokuussa 1991 sillan paikalla Kirkkonumeen ja Espoon rajalla oli betonirengasrumpu (MHA, B19 4/1-10 (1804/1807), "No 8 Råpålarden som står utvid och norom Landsvägen"; SR15.1.11).

**Vantaan Tolkinkylän ja Veromiehenkylän kylien rajamerkki "Kiällbro".** Vuoden 1760 kartan mukaan rajamerkki oli "Kiällbron" sillan eteläkuppuessa. Inventoitaessa sillan paikalla oli "kallbäcksbros"-niminen betoniholvisilta. Rajamerkinä on todennäköisesti ollut aiemmin silta (MHA, B11a 8/57 (1760); SR17.1.06).

**Porvoon ja Pernajan pitäjien rajasilta "Råbro".** Rajasilta on mainittu 1749. Inventoitaessa rajasillan paikalla oli kivipalkkirakenteeseen upotettu betonirengasrumpu (SR20.1.15).



### 6.3. Paikallistamattomat tai kadonneet rajamerkit

**Kaarinan Ylikylän ja Ladjakosken välissä olleen metsäpalstan kaksi rajamerkkiä "gamble roen...vidh almanne vaeghin".** Piikkiön kihlakunnantuomarin 13.5.1462 antaman tuomion mukaan erään Gödik Hvitin leskelle Katarinalle kuulunut metsäkappale rajoittui kahdesta kulmasta vanhoihin yleisen tien vieressä olleisiin "rå"-merkkeihin. Rajamerkkejä ei voitu enää paikantaa kartalta tai maastossa (REA 595; vrt. Oja 1946, s. 83).

**Halikon Puotilan ja Kihisten kylien rajamerkki.** Vuoden 1780 kartan mukaan rajamerkki oli Puotilan ja Kihisten välisen peltoaidan kulma Turkuun vievän suuren maantien vieressä. Merkkiä ei enää voitu paikallistaa maastossa (MHA, A9 25/1-3 (1780)).

**Tammisaaren (Snappertunan) Antbyn ja Fagnäsän kylien välinen rajamerkki "Klefgrensrå".** Rajamerkki on mainittu vuoden 1771 kartassa, mutta inventoitaessa ei paikalla ollut enää jäänteitä merkistä (MHA, B15 31/1-2 (1771)).

**Siuntion Grönvikin ja Munksin kylien rajamerkki "Kårsrå".** Vuoden 1748 kartan mukaan rajamerkki koostui 9 kyynärää yleisen maantien pohjoispuolella sijaitsevasta suurehkoista kivistä kootusta epäsäännöllisestä röykkiöstä. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä (MHA, B45a 1/1-2 (1748), "Kårsrån 9 alnar nårom allmänna sommar Landsvägen och består af en hoper något stora tilsammansliggande stenar utan ordning").

**Kirkkonummen Ingvaldsbyn ja Masalan kylien rajamerkki "Lingonbacka rå".** Vuoden 1777 kartan mukaan merkki sijaitsi 25 kyynärää itään Helsingin ja Turun väliseltä maantieltä kasketulla mäellä. Merkinä oli yhteenladotuista ja palaneista (kaskettaessa tai rajatulta poltettaessa?) kivistä koottu röykkiö. Rajamerkki on mainittu myös 1778/79. Inventoitaessa ei rajamerkkiä enää voitu paikallistaa maastossa (MHA, B21 13/2-5 (1777), "No 3. Lingonbacka rån belägen 25 alnar öster om den emellan Åbo och H:fors löpande landsväg, uppå en afsvedjad backe, bestående af en hop, i hop kastade runda och afbrända stenar"; MHA, B20 14/1-7 (1778/79)).

**Espoon Vanhankartanon, Iso-Huopalahden ja Bembölen kylien rajamerkki "Råtal".** Paikalla ollut rajamänty on merkitty vuosien 1639-40 karttaan, jossa mainitaan männyn olevan "affbrend", palanut. Vuoden 1764/65 kartan mukaan rajamerkki koostui maantien pohjoispuolelle pohjoiseen nousevan mäen rinteelle kootuista noin 20 erikoisesta kivistä, joista suurin osa oli pieniä. Inventoitaessa ei paikalla havaittu jäänteitä rajamerkistä (MHA, B7 2/1-14 (1764/65), "Brinkens rå består af 20 stycken synbara mäst små stenar inten ordning lagda i kanten af Landsvägen på en åt norrlutande backen").

**Vantaan Voutilan ja Viinikkalan kylien rajamerkki "Malmrå".** Vuoden 1769/73/74 kartan mukaan rajamerkinä oli maantien etelälaidassa oleva kiviröykkiö. Inventoitaessa ei paikalla havaittu jäänteitä rajamerkistä (MHA, B11b 9/1-7 (1769/73/74), "No 11 Malmrå af en stenröse, tätt vid södra sidan af Landsvägen").

**Vantaan Hakunilan ja Tapanilan kylien rajamerkki "Väggrens rå".** Rajamerkki on merkitty vuoden 1808 karttaan. Paikan eteläpuolelta haarautuivat tiet kohti Sipoota ja Haxbölen krouvia. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä (MHA, B9 16/1 (1808)).

**Vantaan Hakunilan ja Kuninkaalan kylien rajamerkki "Djupbäcksrå".** Rajamerkki on merkitty vuoden 1772/74 karttaan. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä (MHA, B9 12/1-4 (1772/74)).

**Vantaan Hakkilan ja Kuninkaalan kylien rajamerkki "Hålatallsrå".** Rajamerkki on merkitty vuoden 1772/74 karttaan. Paikalla on ollut ontto mänty. Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä (MHA, B9 12/1-4 (1772/74)).

**Sipoon Savijärven ja Borgbyn välinen rajamerkki "Räterå".** Vuoden 1767/68 kartan mukaan Gjötabackenin mäen juuressa 15 kyynärää maantiestä pohjoiseen oleva rajamerkki oli pyöreistä kivistä koottu suuri röykkiö. Inventoitaessa ei paikalla havaittu varmoja vanhan kylänrajan merkkiin liittyviä jäänteitä (MHA, B43a 6/1-20 (1767/68), "No 6. Räterå bestod af en stor stenröse...nästan inunder den så kallade Gjötabacken 15 alnar norr om nyssnämde Landsväg nästan rundaglika stenar").

**Pernajan Sarvilahden ja Pitkähään rajamerkki "Sandhbaeck with somar al madhe waegen".** Rajamerkki on mainittu rajatuomiossa 27.3.1473 (FMU IV 3544). Inventoitaessa ei havaittu jäänteitä rajamerkistä.



## LYHENTEET

AH	Handlingar till upplysning af Finlands Häfder utgifne af Adolf Ivar Arwidsson
BB	Bygninga Balken
BP	Before Past
BFH	Bidrag till Finlands historia
FMU	Finlands medeltidsurkunder
HKA	Historian kuva-arkisto, Museovirasto
KgB	Kunungx Balken
KKS	Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805
KLNM	Kulturhistorisk lexikon för nordisk medeltid
KRA	Kongliga Krigsarkivet, Stockholm
KrL	Konung Kristoffers Landslag, Schlyter
kt	kantatie
KyLMKA	Kymen lääninmaanmittauskonttorin arkisto
MEL	Konung Magnus Erikssons Landslag, Schlyter
MHA	Maanmittaushallituksen arkisto
mt	maantie
pt	paikallistie
RA	Riksarkivet, Stockholm
REA	Registrum Ecclesiae Aboensis
SR	Suuri Rantatie
SVT	Suomen virallinen tilasto
TIEHA	Tiehallituksen arkisto
TIELKYA	Tielaitos, Kymen tiepiirin arkisto
TIELTA	Tielaitos, Turun tiepiirin arkisto
TIELUA	Tielaitos, Uudenmaan tiepiiriin arkisto
TLMKA	Turun lääninmaanmittauskonttorin arkisto
TVH	Tie- ja vesirakennushallitus
ULMKA	Uudenmaan lääninmaanmittauskonttorin arkisto
UUB	Uppsala Universitetsbibliotek
VA	Valtionarkisto
VSSL	Varsinais-Suomen seutukaavaliitto
vt	valtatie
ÖVVF	Öfverstyrelsens för väg- och vattenkommunikationerna...

## LÄHDELUETTELO

### 1. Arkistolähteet

#### VALTIONARKISTO

Karttakokoelma

Läänintilit

Lyhennysluettelot:

Hämeen ja Uudenmaan lääni

Savonlinnan ja Kymenkartanon lääni

Viipurin lääni

Turun ja Porin lääni

Postihallitus, Kansliaosasto Ei 1 1840-1916

Senaatti Kamaritoimikunta

Senaatti Kulkulaitostoimikunta

Senaatti Kulkulaitosten ja yleisten töiden toimituskunta

Tuomiokirjakortisto

TVH:n arkisto II

Tiet ja sillat

#### ESKO VIRTANEN, PYHTÄÄ

Pyhtään perinnepiiri, Vanha Viipurintie Pyhtään alueella tänään 1986.

#### HELSINGIN KAUPUNGINMUSEON ARKISTO, HELSINKI

Inventoinnit ja selostukset

*Härö, Mikko 1985*, Espoon historiallinen tieverkko. Helsingin kaupunginmuseum. Painamaton käsikirjoitus.

*Kankainen 1991*, Tuovi, Haltialan Kuninkaantammentien siltarakennelman ajoitus.

Vuorela, Irmeli, Mikropaleontologisia tutkimuksia Kuninkaantammentien

varrella Helsingin Haltialassa. Geologian tutkimuskeskus. Maaperäosasto.

Tutkimusraportti. Espoo.

*Korkala 1991*, Anja, Helsinki, Kuninkaantammentie. Historiallisen ajan tien inventointi- ja tarkastuskertomus 1991. Helsingin kaupunginmuseum.

#### HÄMEENLINNAN MAAKUNTA-ARKISTO, HÄMEENLINNA

Kruununvoudit

Lohjan kihlakunta

Pemajan kihlakunta

Porvoon kihlakunta

Raaseporin kihlakunta

Lääninkanslia

Teitä koskevia asiakirjoja

Nimismiehet

Inkoon piirin nimismies

Raaseporin piirin nimismies

Tenholan piirin nimismies

#### KYMEN LÄÄNINMAANMITTAUSKONTTORIN ARKISTO, KOUVOLA

Jakoarkisto



Kuntien yhteiset  
Hamina, Kotka, Pyhtää, Vehkalahti, Virolahti

KYMEN TIEPIIRIN ARKISTO, KOUVOLA  
Tiet ja sillat

MAANMITTAUSHALLITUKSEN ARKISTO, HELSINKI  
Uudistukset  
Kymen lääni  
Turun ja Porin lääni  
Uudenmaan lääni

TIEHALLITUKSEN ARKISTO, HELSINKI  
Hankerekisterikortisto  
Lähteneet kirjeet  
Tiet ja sillat

TIEMUSEON ARKISTO, HELSINKI  
Käsikirjoitukset, inventointi- ja kaivauskertomukset  
*Hakkarainen 1990*, Mika, Suuri Rantatie Turusta Viipuriin. Kartta- ja arkistoselvitys.  
Painamaton käsikirjoitus. Tiemuseo.  
*Lönnqvist 1990a*, Kenneth, Kuninkaantien inventointikertomus Kirkkonummen Luoma -  
Espoon Mankki. Vanha Kuninkaantie. Uudenmaan tiepiiri.  
*Lönnqvist 1990b*, Kenneth, "Beskrifning öfver allmänna landsvägen emellan Åbo och  
Helsingfors städer ifrån Bodbeck bron i Kyrkslätt socken till Finns Gästgifveri  
i Esbo Manickby". Jorvas-Lövkulla paikallistien 11311 kehitysvaiheet Ruotsin  
vallan ajalta nykyaikaan. Uudenmaan tiepiiri - Tiemuseo. Helsinki.  
*Lönnqvist 1990c*, Kenneth, Espoo Råbäckin tieriaunio. Kohde 1. Kaivausraportti  
21.10.1990. Vanha kuninkaantie 1990. Tielaitos. Uudenmaan tiepiiri.  
*Lönnqvist 1990d*, Kenneth, Espoo Råbäckin tieriaunio. Kohde 2. Kaivausraportti  
17.11.1990. Vanha kuninkaantie 1990. Tielaitos. Uudenmaan tiepiiri.  
*Masonen 1984*, Jaakko, "Peräkunnan tien" inventointikertomus. Tie- ja vesirakennuslai-  
tos. Hämeen piiri. Käsikirjoitus.  
*Masonen 1985*, Jaakko, Pernaja, Garpgård, Segersby III. Kaivausraportti  
23.-30.10.1985. Tielaitos. Uudenmaan piiri.  
*Masonen 1986*, Jaakko, Pernaja, Garpgård, Lindforsås I, Segersby II. Kaivausraportti  
19.23.5.1986. Tielaitos. Uudenmaan piiri.  
*Masonen 1988*, Jaakko, Paimion Nauristien Nakolinnan tieriaunio, kaivausraportti  
7.-8.7.1988. Turun tie- ja vesirakennuspiiri, Hämeen Härkätie.  
*Masonen, Jaakko - Heikkinen, Markku 1986*, Suuri Rantatie Pernajassa. Inventointiker-  
tomus. TVL. Uudenmaan piiri.  
*Masonen, Jaakko - Heikkinen, Markku 1987*, Hämeen Härkätien inventointikertomus  
1986-1987. Tiemuseo.

Museoasiat  
Kymen piiri, Turun piiri, Uudenmaan piiri

TILASTOKESKUKSEN ARKISTO, HELSINKI  
Maaherrojen keromukset 1821-1900  
Turun ja Porin lääni  
Uudenmaan lääni  
Viipurin lääni

## TURUN MAAKUNTA-ARKISTO, TURKU

Kruununvoudit

Halikon kihlakunta

Piikkiön kihlakunta

Lääninkanslia

Maantietä koskevia asiakirjoja

Nimismiehet

Halikon piirin nimismies

Paimion piirin nimismies

Perniön piirin nimismies

## TURUN LÄÄNINMAANMITTAUSKONTTORIN ARKISTO, TURKU

Jakoarkisto

Kuntien yhteiset

Halikko, Kaarina, Paimio, Piikkiö, Perniö, Salo, Turku

## TURUN TIEPIIRIN ARKISTO

Tiet ja sillat

## UUDENMAAN LÄÄNINMAANMITTAUSKONTTORIN ARKISTO, HELSINKI

Jakoarkisto

Kuntien yhteiset

Espoo, Helsinki, Inkoo, Karjaa, Kirkkonummi, Lohjan kunta, Loviisa, Pernaja, Pohja, Porvoo, Porvoon maalaiskunta, Ruotsinpyhtää, Sipoo, Siuntio, Tammisaari, Tenhola, Vantaa

## UUDENMAAN TIEPIIRIN ARKISTO

Tiet ja sillat

## VARSINAIS-SUOMEN SEUTUKAAVALIITON ARKISTO, TURKU

*Lehtonen, Anitta - Salminen, Tapio 1989, Suuri Postitie Varsinais-Suomessa. Inventointikertomus. VSSL.*

## KONGLIGA KRIGSARKIVET, STOCKHOLM

Finska handritade kartor

Finska rekognoseringsverket

## RIKSARKIVET, STOCKHOLM

Kart- och planschsamlingen

Finland

## UPPSALA UNIVERSITETSBIBLIOTEK, UPPSALA

Handschriftssamlingen. S.18. Elers, Johan (1730-1813)

Historia om Wägarne i Sverige. Tom. 9. Finland.

Kartsamlingen

Handritade kartor

Finland

## 2. Painetut lähteet



- Abilgaard 1757*, Sören, En märkvärdig förändring på Jordens Superficies i Finland, förnämligast kring landsvägen emellan Åbo och Wiborg anmärkt under en Resa år 1754. Kongl. Svenska Vetenskaps-Academiens Handlingar. År 1757.
- AH*, Handlingar till upplysning af Finlands Häfder utgifne af Adolf Ivar Arwidsson 1-10. Stockholm 1848-58.
- Berch 1735*, Anteckningar under en resa genom Finland år 1735 af C.R. Berch. Skrifter utgifna af Svenska litteratursällskapet i Finland 9. Förhandlingar och uppsatser 3. 1887-88. Helsingfors 1888.
- BFH*, Bidrag till Finlands Historia III-V. I tryck utgifna af Finlands Statsarkiv genom Reinhold Hausen. Helsingfors 1910-1917.
- Biurman 1776*, Georg, Vägvisare til och ifrån Alla Städer och Namnkunniga Orter Uti Svea- och Götariken, samt Stor-Förstendömet Finland; jämte tvänne uti koppar stuckne väg chartor, efter skedde vägmätningar uprättad. Stockholm 1776. Faksimiliepainos. Tukholma 1973.
- Broockman 1754*, Utdrag ur Nils Reinh. Broockmans Dagbok under en resa genom Finland, Lifland, Tyskland och Danmark i sällskapet med Justitierådet Jac. Langebek (1754). Bidrag till kännedom af vårt land af K.G. Leinberg. IV. Jyväskylä 1888.
- Clarke 1799*, Edward, Daniel, Matka Suomen halki Pietariin 1799. Edward Daniel Clarcken matka Suomessa talvella 1799-1800, suomentanut sekä johdannolla ja selityksin varustanut Jorma Ojala. Porvoo 1990.
- Diethardt 1742*, Mattila, Tapani, Sotaretki Suomeen Venäjän armeijassa vapaaehtoisena palvelleeseen tanskalaisen kapteeni Diederich Anthon von Diethardt'in pitämien sotapäiväkirjan mukaan. Suomenos saksankielisestä käsikirjoituksesta. Sodankäynti Suomessa 1742 kahden sotapäiväkirjan mukaan. 1. Sotatie-teen laitos, sotahistoriallisia julkaisuja 1. Helsinki 1983.
- Eerik Flemingin maakirjat*. Lisiä Suomen historiaan, Bidrag till Finlands historia 7. Julkaissut Valtionarkisto, toim. Aulis Oja. Helsinki 1964.
- Ehrensvärd 1747*, Augustin, Anteckningar under en resa i Finland år 1747. Facsimilieupplaga med illustrationer ävensom en bilaga. Piirteitä Suomenlinnan historiasta IV. Ehrensvärd-seura. Helsinki 1938.
- FMU*, Finlands medeltidsurkunder I-VIII. Samlade och i tryck utgifna af Finlands Statsarkiv genom Reinhold Hausen. Helsingfors 1910-1935.
- Fortia de Piles 1796*, Alphonse comte de, Voyage de deux francais en Allemagne, Danemarck, Suède, Russie et Pologne, faite en 1790-1792. Tom. I-V. Paris.
- Fullmakt för ståth. Karl Eriksson Oxenstjerna att låta rödja vägar i Finland*. Bidrag till kännedom af vårt land af K.G. Leinberg. IV. Jyväskylä 1888.
- Gjörvell 1759*, C., Anmerkningar på en Resa ifrån Stockholm till Finland år 1759. Historiallinen Arkisto 9. Helsinki 1886.
- Hagström 1775a*, Carl P., Utdrag utaf Esbo sockns beskrifning uti Nyland och Borgo härad. Uprättad år 1775 och Allerundernådigast aflemnad af C.P. Hagström. Commisions Landtmätare. Bidrag till kännedom af vårt land, samlade och utgifna af K.G. Leinberg. I. Jyväskylä 1885.
- Hagström 1775b*, Carl P., Utdrag utaf Helsing sokns beskrifning uti Nyland och Borgo härad. Uprättad år 1775 och Allerundernådigast aflemnad af C.P. Hagström. Commisions Landtmätare. Bidrag till Kännedom af vårt land, samlade och utgifna af K.G. Leinberg. I. Jyväskylä 1885.
- Hagström 1807*, Carl P., Vägvisare Genom Svea och Göta Riken Samt Storfurstendömet Finland. Örebro.
- Heinricius 1766*, Johan, Beskrifning öfwer Stor Lojo sockn i Nyland [1766]. Bidrag till Lojo sockenbeskrifning I. (Öfwertryck ur geografiska föreningens tidskrift. Hft. 4 & 5, pag. 161-201. 1895). Helsingfors 1895.

- Hornborg 1821*, Joh.-Georg, Vägvisare genom Storfurstendömet Finland. Helsingfors.
- Hülphers 1760*, Dagbok och Samlingar Uppå en Resa Om Somarn 1760, Ifrån Westerrås Till Petersburg och Ryssland, Fram och åter Sjöledes emellan Stockholm och Åbo, men sedan Landvägen igenom Finland, Nyland, Tavastland M.M. af Abrah. Ahrs. Hülphers. Bidrag till kännedomen af vårt land af K.G. Leinberg. II. Jyväskylä 1886.
- KKS*, Alanen, Timo - Kepsu, Saulo, Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 505. Tampere 1989.
- KrL*, Konung Kristoffers Landslag, utgifven af D.C.J. Schlyter. Samling af Sweriges Gamla Lagar. 12 Bandet. Lund 1869.
- Laki 1734*, Ruotsin valtakunnan laki. Hyväksi luettu ja wastan otettu Herrain Päiwillä Wuonna 1734. Turku 1759.
- Langebek 1754*, En dansk rejsendes skildring af Finland i det 18 århundrede, ved Julius Clausen. Skrifter utgifna af Svenska litteratursällskapet i Finland 20. Förhandlingar och uppsatser 6. 1890-92. Helsingfors 1892.
- Lindeman 1848*, Berndt Adolf, Ny vägvisare genom Storfurstendömet Finland. Helsingfors.
- Lindeman 1867*, Berndt Adolf, Ny Vägvisare i Finland med stöd af officiella uppgifter och enskilde bidrag utgifven år 1866. Andra omarbetade upplagan. Helsingfors.
- Lindeman 1878*, Berndt Adolf, Wägwisare i Finland jemte Nummer-Karta utgiven med stöd af officiella uppgifter enligt Kejsarliga Senatens förordrande, år 1877. Tredje omarbetade upplagan. Jyväskylä.
- Läntisen ja itäisen tutkijalautakunnan asiakirjoja vv. 1725-1727*. Toimittaneet A.R. Cederberg - K.O. Alho. Suomen historian lähteitä III. Helsinki 1939.
- MEL*, Konung Magnus Erikssons Landslag, utgifven af D.C.J. Schlyter. Samling af Sweriges Gamla Lagar. 10 Bandet. Lund 1862.
- Neovius 1912*, Akter och undersökningar rörande Finlands historia intill år 1401, utgifna af A.D. Neovius. Historiallinen arkisto 23:1. Suomen Historiallinen Seura. Helsingfors 1912.
- Oja 1977*, Aulis, Maunu Eerikinpojan maanlaki. Codex Aboensis. Turun käsikirjoitus. Kommentaarit ja suomennokset. Helsinki 1977.
- Orter 1807*, En resa genom södra Finland i december 1807 skildrad i bref af Robert Ker Orter. Geografiska föreningens tidskrift, Årg. 1894.
- Postirulla 1638*, Fagerlund, L.W., Anteckningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands haf och de åländska öarna. I. Åland, Bidrag till kännedom af hembygden utgifna af föreningen Ålands vänner VIII. Helsingfors 1925.
- REA*, Registrum Ecclesiae Aboensis eller Åbo Domkyrkans Svartbok i Tryck utgifven af Finlands Statsarkiv genom Reinh. Hausen. Helsingfors 1890.
- Specification uppå alle pastorater* och Giäll uti Åbo och Björneborgz Lähn (noin vuodelta 1693). Bidrag till kännedomen af vårt land, samlade och utgifna af K.G. Leinberg. VI. Jyväskylä 1894.
- Stiernman*, Samling utaf kongl. bref, stadgar och förordningar I-VI. Stiernman, And. Anton von. Stockholm 1747-1775.
- Suomen asetuskokoelma.*
- Suomen Hopeaveroluettelot 1571, 1-7*. Suomen historian lähteitä 5:1-7. Julkaissut Suomen Historiallinen Seura. Helsinki 1892-1987.
- Suomen laki.*
- Svea Rikets Drotset Gerfve Per Brahes Tänkebok*, efter dess i Skoklosters Bibliotek förvarade originala handskrift. Utgifven af D. Krutmejer. Stockholm 1806.
- SVT*, Suomen virallinen tilasto. XIX, Tie- ja vesirakennukset 1885-.



- Teitti 1555-1556*, Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelistaa vastaan v. 1555-1556, julk. Kustavi Grotenfelt. Todistuskappaleita Suomen historiaan. Julkaissut Suomen Historiallinen Seura. Helsinki 1894.
- Ulkuniemi 1978*, Kuningas Kristofferin maanlaki. Muinaisruotsista suomentanut Martti Ulkuniemi. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 340. Vaasa 1978.
- Utdrag I-XV*, Utdrag utur alla ifrån den 7. december 1718 utkomne Publique handlingar, Placater, Förordningar, Resolutioner och Publicationer. Modeé, R.G., Lindh-jelm, H.E., Foug, E. Stockholm 1742-1809.
- Valitusluettelot 1616*, Vuoden 1616 valitusluettelot. Toimittaneet Jalmari Jaakkola ja John E. Roos. Suomen historian lähteitä 1. Helsinki 1936.
- Vanhon karttojen Suomi*, Historiallisen kartografian vertaileva tarkastelu. Tekstit Harri Rosberg. Jyväskylä 1984.
- Warnmarck 1709*, Peter Ol., Wäg-Wijsare Öfver Sweriges Rijke Och thess Underlig-giande Provincier med bifogat Antiqviteter, och märckwärdig Efftersyn uppå hwar Ordt För dem Resandom til noga Effterrättelse uppå sine stadde Resor. Then Swänske Ulysses eller En nyttig Rese-Book. Götheborg.
- ÖVVF*, Öfverstyrelsens för väg- och vattenkommunikationerna i Finland undernådiga berättelser om de under Ingeniörkorpens ledning verkställda arbeten 1860-1884.

### 3. Painetut kartat

#### Karttakeskus

- Karjalan kannas 1938, 1:200 000, näköispainos 1990  
Karjalan kannas, topografinen kartta, 1:200 000, 1990

#### Maanmittaushallitus, Suomen tiekartta, 1:200 000:

- GT 2, 1989  
GT 3, 1989

#### Peruskartta. 1:20000. Lehdet:

1043 12 LITTOINEN	1981
2021 03 PAIMIO	1982
2021 09 VASKIO	1982
2021 06 KEVOLA	1982
2021 08 HALIKKO	1982
2021 11 SALO	1982
2021 10 PERNIÖN ASEMA	1982
2012 12 PERNIÖ	1981
2012 11 SVENSKBY	1981
2014 02 TENALA	1989
2014 05 POHJA	1989
2014 08 KARIS	1989
2014 04 DRAGSVIK	1989
2014 07 SNAPPERTUNA	1989
2014 10 BARÖSUND	1989
2032 01 INGÅ	1981
2032 02 SOLBERG	1981

2014 11 VÄSTANKVARN	1989
2014 12 KIRKNIEMI	1989
2032 03 VIRKKALA	1981
2032 06 SJUNDEÅ	1981
2032 05 PICKALA	1981
2032 08 KIRKKONUMMI	1981
2032 09 VITTRÄSK	1981
2032 12 ESPOO	1981
2034 03 TAPIOLA	1979
2041 10 NUUKSIO	1989
2043 01 HÄMEENKYLÄ	1978
2043 04 VANTAA	1991
2043 07 ÖSTERSUNDOM	1977
2043 08 KERAVALA	1978
2043 11 NICKBY	1978
3021 02 PORVOO	1988
3021 03 KERKKOO	1988
3021 06 ILLBY	1988
3022 07 LILJENDAL	1988
3021 09 PERNÅ	1988
3021 12 LOVIISA	1988
3023 03 TESJOKI	1988
3024 01 PETJÄRVI	1988
3024 04 RUOTSINPYHTÄÄ	1988
3023 06 PYHTÄÄ	1988
3024 07 PERNOO	1988
3023 09 HEINLAHTI	1988
3023 12 KOTKA	1988
3024 10 KARHULA	1988
3042 01 SUMMA	1987
3042 04 HAMINA	1983/1986
3042 07 KLAMILA	1987
3042 10 VIROLAHTI	1988
3042 11 MIEHIKKÄLÄ	1983/1986
3044 01 HELLÄ	1984
3044 02 VAALIMAA	1984

Suomen kartta 1927. Maanmittaushallituksen toimittama.

Tielaitos, tienumerokartta, silta- ja lauttapaikkakartta, 1:200 000, 1.1.1992

Turun piiri, eteläosa

Uudenmaan piiri, länsi- ja itäosat

Kymen piiri

#### 4. Kirjallisuus

*Alifrosti 1990*, Kari, Sauvon historia Ruotsin vallan ajalla n. 1200-1808. Sauvon historia

I. Ei painopaikkaa.

*Allardt 1925*, Anders, Borgå sockens historia I. Helsingfors.



- Allardt 1930*, Anders, Borgå sockens historia III. Helsingfors.
- Ajo 1946*, Reino, Liikennealueiden kehittyminen Suomessa. Fennia 69:3. Helsinki.
- Antell 1956*, Kurt, Pernå sockens historia I. Helsingfors.
- Anthoni 1955*, Eric, Drottning Margaretas frälseräfst i Finland. Historisk Tidskrift för Finland 1955.
- Anthoni 1970*, Eric, Finlands medeltida frälse och 1500-tals adel. Skrifter utgivna af Svenska Litteratursällskapet i Finland 442. Helsingfors.
- Berg 1975*, Gösta, Sverige. Väg. KLN M XIX.
- Blomstedt 1977*, Yrjö, Codex Aboensis lakikirjana. Codex Aboensis. Turun käsikirjoitus. Kommentaarit ja suomennokset. Helsinki.
- Brenner 1936*, Alf, Förvaltningen. Ingå, Fagervik, Degerby I. Ekenäs.
- Brenner 1953*, Alf, Sjundeå sockens historia I. Hangö.
- Dahlbäck 1988*, Elisabet, Gustaf III:s eriksgata i Finland 1775. Progradu avhandling i Finlands och Skandinaviens historia. Historian laitos. Helsingin yliopisto. Painamaton.
- Drake 1968*, Knut, Die Burg Hämeenlinna in Mittelalter. Eine baugeschichtliche Untersuchung. Suomen Muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja 66. Helsinki.
- Drake 1991*, Knut, Raseborg - Gråstensmurarna berättar sin historia. Snappertuna, en kustbygds hävder I. Ekenäs.
- Edgren 1985*, Torsten, Om det medeltida Borgå i allmänhet och Borgå backen i synnerhet. Finskt Museum 1985.
- Favorin 1986*, Matti, Siuntion historia. Tammissaari.
- Fleege 1901*, Uno A., Kultur och utveckling. Kyrkslätt socken dess natur, utveckling och historia II-III af J.E.Rosberg och Uno A. Fleege, Helsingfors.
- Fritz 1973*, Birgitta, Hus, Land och Län, förvaltningen i Sverige 1250-1434, 1-2. Acta Universitatis Stockholmiensis. Stockholm Studies in History 18. Stockholm.
- Gardberg, C.J. 1969*, Turun keskiaikainen asemakaava. Turun kaupungin historiallinen museo. Vuosijulkaisu 32-33, 1968-69. Turku.
- Gardberg, C.J. 1971*, Turun kaupungin historia 1100-luvun puolivälistä vuoteen 1366. Turun kaupungin historia kivikaudesta vuoteen 1366. Turku.
- Gardberg, C.J. 1991*, - Dahl, Kaj, Kuninkaantie Turusta Viipuriin. Keuruu.
- Gardberg, John 1968*, Vasatiden och karolinska tiden. Karis socken från forntiden till våra dagar V. Ekenäs.
- Gjerlöw 1957*, Lill, Cistercienseordenen. KLN M II.
- Gustafsson 1933*, Alfred, Maanmittarikunta ja maanmittaustyöt Ruotsin vallan aikana. Suomen maanmittauksen historia I. Porvoo.
- Göransson 1956*, Sölve, Alen. KLN M XX.
- Götling 1988*, Anna, Teknikens medeltida apostlar. En studie av cistercierna som bärare och förmedlare av teknisk kunskap i det medeltida Skandinavien. Göteborgs Universitet, Historiska institutionen. Göteborg.
- Harnesk 1990*, Börje, Statligt experiment i norr - Lule gård 1558-1563. Älvdal i norr, människor och resurser i Luledalen 1300-1800. Red. Sune Åkerman och Kjell Lundholm. Luleå.
- Hartman 1906*, Torsten, Borgå stads historia I. Borgå.
- Havia 1989*, Timo, Piikkiö keskiajalta 1550-luvulle, suurvaltakauden ja läänitysten aika-kausi, Piikkiö 1550-luvulta vuoteen 1721, Isonvihan ajasta Suomen sotaan (1721-1809). Piikkiön historia I. Jyväskylä.
- Heikkinen 1989*, Markku, Helsinki. Vaasa-ajan kaupungit 1. Helsingin kaupungin museo.
- Hela 1953*, Ismo, A Study of Land Upheaval at the Finnish Coast. Fennia 76. Helsinki.
- Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema*. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja B22-1986.
- von Hertzen 1973*, Erik, Paimion historia vuoteen 1721. Paimion historia. Hämeenlinna.
- Hiekkanen 1981*, Markus, Porvoo. Keskiajan kaupungit 1. Museovirasto.

- Hiltunen, Eino* 1987, Tienpitoa Uudellamaalla. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri..
- Hiltunen, Petri* 1988, Tuusulan Rantatie Ruotsin vallan aikana. Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiri. Helsinki.
- Hirn* 1898, Yrjö, Finland i den utländska reseliteraturen under slutet af sjuttonhundratalet. Skrifter utgifna af Svenska litteratursällskapet i Finland 36. Förhandlingar och uppsatser 11. 1897. Helsingfors.
- Hultin* 1926, Herman, Pyttis socken. Helsingfors.
- af Hällström* 1957, Olof, Karis och Svartå kyrkor. Karis socken från forntiden till våra dagar IV. Ekenäs.
- Härö, Erkki* 1975, Satakunnan historiallinen tieverkosto. Satakunnan seutukaavaliitto, sarja A:111.
- Härö, Erkki* 1984, Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Espoon kaupunginmuseo.
- Innamaa* 1952, Kerttu, Kaarinan pitäjän historia II. Turku.
- Innamaa* 1973, Kerttu, Isonvihan ajasta 1960-luvulle. Paimion historia. Hämeenlinna.
- Innamaa* 1982, Kerttu, Perniön historia II. Salo.
- Innamaa* 1986, Kerttu, Perniön historia III. Salo.
- Jaakkola, Jalmari* 1933, Finlands vägar och samfärdsleder under medeltiden. Nordisk kultur XVI. B. Handel och samfärdsel under medeltiden. Utg. av Adolf Schüek. Stockholm-Oslo-Köpenhamn.
- Jaakkola, Matti* 1983, Valtakunnalliset runkomittaukset. Maanmittaus Suomessa 1633-1983. Helsinki.
- Jansson* 1936, Sam Owen, Mått, mäl och vikt i Sverige till 1500-talets mitt. Nordisk kultur XXX. Maat og vaegt udgivet af Svend Aakjaer. Stockholm-Oslo-Köpenhamn.
- Jansson* 1966, Sam Owen, Sverige. Mil. KLM XI.
- Jutikkala* 1938, Eino, Suomen postilaitoksen historia 1638-1938, 1. Helsinki.
- Juvelius* 1934, Einar W., Marttilan taistelu v. 1599. Historiallinen aikakauskirja 1934.
- Jørgensen* 1934, A., Kyrkoherden i Borgå Ericus Simonis' autobiografi. Genealogiska samfundets i Finland årsskrift XVI. Helsingfors.
- Kallio, Veikko* 1990, Kymin historia 2. Porvoo.
- Kallio, V.J.* 1930, Halikon historia. Forssa.
- Kallio, V.J.* 1940, Salon historia. Salo.
- Karjaa ennen ja nyt.* Karjaa 1970.
- Kaukiainen* 1969, Yrjö, Vanha Suomi ulkomaalaisten matkailijoiden kuvauksissa. Historiallinen Arkisto 64. Toimittanut Suomen Historiallinen Seura. Helsinki.
- Kaukiainen* 1970, Yrjö, Virolahden historia I. Lappeenranta.
- Kerkkonen* 1945, Gunvor, Västnylandsk kustbebyggelse under medeltiden. Helsingfors.
- Kerkkonen* 1952, Gunvor, Medeltiden. Karis socken från forntiden till våra dagar III. Ekenäs.
- Kerkkonen* 1959, Gunvor, Medeltiden och 1500-talet. Pojo sockens historia I. Pojo.
- Kerkkonen* 1965, Gunvor, Helsingin pitäjän keskiaika. Helsingin pitäjän historia 1. Porvoo.
- Kiuasmaa* 1962, Kyösti, Suomen yleis- ja paikallishallinnon toimet ja niiden hoito 1500-luvun jälkipuoliskolla (vv. 1560-1600). Helsinki.
- Klami* 1981, Hannu Tapani, Jus Finnonicum. Ruotsalaisen maakuntaoikeuden omaksumisesta Suomessa. Suomalaisen lakimiesyhdistyksen julkaisuja. A-sarja n:o 154. Vammala.
- KLNM*, Kulturhistorisk lexikon för nordisk medeltid I-XXII. Helsingfors 1956-1978.
- Knapas* 1984, Marja Terttu, Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisuja A:20. Kotka.
- Kopisto, Aarne - Paloposki, Toivo* 1967, Viipurin pitäjän historia I. Joensuu.



- Koponen 1983*, Kyösti, Maantiesiltakannan kehitys Suomessa. Tiemuseotoimikunta. Helsinki.
- Korhonen, Lauri 1981*, Käsikirjoitus Helsingin pitäjän historiaksi 1550-1865, I Vantaan kaupungin kulttuurilautakunta.
- Korhonen, Lauri 1983*, Käsikirjoitus Helsingin pitäjän historiaksi 1550-1865, II. Vantaan kaupungin kulttuurilautakunta.
- Korhonen, Martti 1981*, Vehkalahden pitäjän historia II. Hamina.
- Koski 1967*, Heikki, Halikon kunta 1867-1966. Salo.
- Koskimies 1966*, Y.S., Hallinto ja oikeuslaitos. Hämeen historia III:1 Hämeenlinna.
- von Koskull 1966*, W., Pojo sockens historia III. Pojo.
- Kuisma 1990*, Markku, Helsingin pitäjän historia II, 1550-1713. Jyväskylä.
- Kulttuurimaisemainventointi 1989*. Itä-Uudenmaan seutukaavaliitto, julkaisu 11. 1990.
- Kuninkaantie*. Tien kulku ja vaiheet Espoossa. Hanko, toinen painos 1989.
- Kuninkaantie Länsi-Uudellamaalla 1991*. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto. Karjaa.
- Kuujo 1981*, Erkki, Turun kaupungin historia 1366-1521, Turku.
- Kääriäinen 1963*, Erkki, Land Uplift in Finland computed by the Aid of Precise Levelings. Symposium on recent Crustal Movements in Finland with Bibliography. Fennia 89:1. Helsinki.
- Lagus 1893*, Gabr., Några ord om Jakob Langebeks beskrifning om sin resa i Finland. Skrifter utgifna af Svenska literatursällskapet i Finland 24. Förhandlingar och uppsatser 7. 1892-93. Helsingfors.
- Lahti 1975*, Matti J., Espoo, maalaispitäjästä suurkauppalaksi. Pieksamäki.
- Lasitutkimuksia 1991*, - Glass Research VI. Suomen lasimuseon tutkimusjulkaisu.
- Laukkala 1982*, Annikki, Kestikievari- ja kyytilaitos vanhan Laukaan kihlakunnan alueella vuosina 1885-1946. Keski-Suomi 17. Keski-Suomen museon julkaisuja. Saarijärvi.
- Lehtipuu 1980*, Eero, Yleisten teiden kilometripylväät. TVH, Liikennetoimisto.
- Lilius 1969*, Henrik, Carl Ludvig Engelin Turun asemakaava. Turun kaupungin historiallinen museo. Vuosijulkaisu 32-33, 1968-69. Turku.
- Lindqvist 1990*, Thomas, Plundring, skatter och den feodala statens framväxt. Organisationshistoriska tendenser i Sverige under övergången från vikingatid till tidig medeltid. Opuscula Historica Upsaliensia 1. Andra upplagan.
- Linnilä 1970*, Kai, Helsingin seudun historiallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaat rakennukset ja alueet. Helsingin seutukaavaliitto.
- Litzen 1980*, Veikko, Perniön varhaisempi historia. Perniön historia I. Salo.
- Luoto 1990*, Jukka, Paimion Nakolinna, Suomen museo 1990.
- Läntinen 1978*, Aarre, Turun keskiaikainen piispanpöytä. Studia Historica Jyväskyläänsiä 16. Jyväskylä.
- Läntinen 1981*, Aarre, Kuninkaan "perintöä ja omaa" (Arv och eget). Kameraalihistoriallinen tutkimus Kustaa Vaasan maaomaisuudesta Suomessa vuosina 1531-1560. Studia historica Jyväskyläänsia 21. Jyväskylä.
- Lönnroth 1927*, Arvo, Tiekäsikirja. Ohjeita teiden suunnitteluun, tutkimukseen, rakentamiseen ja kunnossapitämiseen maalla. Helsinki.
- Masonen 1985*, Jaakko, "Peräkunnan tie". Kurun - Ruoveden tien historia. Tiemuseon julkaisuja 1. Tampere.
- Masonen 1989*, Jaakko, Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki.
- Masonen 1989b*, Jaakko, Sairausten rooli keskiajan suomalaisessa yhteiskunnassa. Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti 1989:26.
- Masonen, Jaakko, Hakkarainen, Mika, Lehtonen, Anitta, Salminen, Tapio 1990*, Suuri Postitie Varsinais-Suomessa. Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Turku.
- Masonen, Jaakko - Hänninen, Mauno 1991*, Hämeen tiepiirin historia. Tampere.



- Mattila 1960*, Veikko, Pitäjän itsenäistymisestä vanhan Suomen yhdistämiseen 1642-1812. *Kymin historia I*. Kouvola.
- Meinander 1983*, Carl Fredrik, Om svenskarnes inflyttning till Finland. *Historisk Tidskrift för Finland* 1983.
- Meurman 1981*, Otto-livari, Kaupunkiasutuksen laajeneminen ja kaupungin rakentaminen. Viipuriin kaupungin historia IV:2. Lappeenranta.
- Niitemaa 1957*, Vilho, Bro, Finland, KLNII II.
- Niitemaa 1955*, Vilho, Hämeen keskiaika. Hämeen historia I. Hämeenlinna.
- Niitemaa 1964*, Vilho, Suomen keskiaikaiset luonnonsatamat. Turun historiallinen arkisto XVII. Turku.
- Nikander, Gabriel 1930*, Lovisa stads historia I. Lovisa.
- Nikander, Hagar 1984*, Espoo 1700-1865. Helsinki.
- Nikula 1938*, Oscar, Tenala och Bromarf socknars historia I. Helsingfors.
- Nikula, Oscar ja Sigrid 1987*, Turun kaupungin historia 1521-1600, I. Turku.
- Nordenstreng, Sigurd - Halila, Aimo 1974*, Haminan historia I. Mikkeli.
- Nordenstreng, Sigurd - Halila, Aimo 1975*, Haminan historia II. Mikkeli.
- Nordman 1905*, P., Bidrag till Helsingfors stads historia I. Helsingfors.
- Nordström, Werner E. och Gunvor 1966*, Pojo sockens historia II. Pojo.
- Nyberg 1931*, Paul, Sibbo sockens historia I. Helsingfors.
- Nyberg, Paul - Åkerblom, Bror 1950*, Sibbo sockens historia II. Helsingfors.
- Nyström 1936*, P., Avelsgårdsprojektet 1555-56. *Scandia* 1936.
- Oja 1975*, Aulis, Finland. Väg. KLNII XIX.
- Oja 1945*, Aulis, Varsinais-Suomen takamaan tarulinnat. Turun historiallinen arkisto IX.
- Oja 1946*, Aulis, Kaarina keskiajalla ja 1500-luvulla. Kaarinan pitäjän historia I. Turku.
- Oja 1949*, Aulis, Someron historia vuoteen 1540. Someron historia I. Toimittanut Esko Aaltonen. Forssa.
- Oksanen 1991*, Eeva-Liisa, Vanha Pyhtää. Pyhtään ja Ruotsinpyhtään historia vuoteen 1743. Loviisa.
- Orrman 1990*, Elias, Den svenska bebyggelsens historia. "Finska skären". Studier i åboländsk kulturhistoria utgivna av Konstsamfundet 1990. Föreningen Konstsamfundets publikationsserie VII. Helsingfors.
- Paasikivi 1901*, Juho Kusti, Kyydinpito ja kestiekievarilaitos Suomen lain mukaan. Helsinki.
- Paikkala 1989*, Sirkka, Kuninkaantien nimistä. Kuninkaantie. Tien kulku ja vaiheet Espoossa. Toinen painos, Hanko.
- Perko 1977*, Touko, Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Suomen teiden historia II. Helsinki.
- Pietiäinen 1988*, Jukka-Pekka, Suomen postin historia 1-2. Helsinki.
- Pihlman, Aki - Kostet, Juhani 1986*, Turku. Keskiajan kaupungit 3. Turun maakuntamu-seo.
- Porthan, Opera selecta, V, H.G.* Porthans beskrifning öfver vägarne i Finland. Henrici Gabrielis Porthan Opera selecta, V. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 21:5. Helsingfors 1873.
- Pohjolan-Pirhonen 1960*, Helge, Suomen historia 1523-1617. Helsinki.
- Ramsay 1924*, August, Esbo I. Esbo socken och Esbo gård på 1500-talet. Helsingfors.
- Ramsay 1984*, August, Espoo. Espoon pitäjä ja Espoon kartano 1500-luvulla. Jyväskylä, näköispainos.
- Ranta 1975*, Raimo, Turun kaupungin historia 1600-1721, I. Turku.
- Ranta 1986*, Raimo, Vanhan Suomen talouselämä vuosien 1721-43. Suomen Historiallinen Seura. Historiallisia tutkimuksia 130. Jyväskylä.
- Rein 1944*, Gabriel, Lohjan historia I. Helsinki.
- Renvall 1949*, Pentti, Valtiolliset vaiheet ja hallinnollis-oikeudellinen kehitys. Varsinais-Suomen historia V:1. Turku.



- Rinne 1963*, Toivo T., Varsinais-Suomen talonpoikaiskauppa, kalastus ja teolliset elinkeinot 1500-luvulla. Varsinais-Suomen historia V:6. Turku.
- Riska 1966*, Tuve, Pertteli. Perniön rovastikunta II. Suomen kirkot. Turun arkkihiippakunta IV. Helsinki.
- Rosberg 1930*, J.E., Kommunikationerna. Kyrkslätt förr och nu. Helsingfors.
- Rosén 1936*, Ragnar, Vehkalahden pitäjän historia I. Helsinki.
- Rosén 1960*, Ragnar, Kymenkartano. Kymin historia I. Kouvola.
- Rosén 1960*, Ragnar, Kymijoen suuseudun asutushistoriaa. Kymin historia I. Kouvola.
- Rosén 1968*, Ragnar, Vehkalahden knaapit. Vehkalahden pitäjänkirja 1. Ankkapurha VI. Kymenlaakson osakunnan kotiseutujulkaisu. Toim. Matti Puntila - Jorma Manninen. Myllykoski.
- Ruuth 1909*, J.W., Bidrag till Åbo stads historia. Andra serien IX:1. Helsingfors.
- Ruuth, J.W. - Halila, Aimo 1980*, Viipurin kaupungin historia, II osa. Vuodet 1617-1710. Kirjoittanut J.W. Ruuth ja uudistanut Aimo Halila. Lappeenranta.
- Ruuth, J.W. - Kuujo, Erkki 1981*, Viipurin kaupungin historia IV:1. Kirjoittanut J.W. Ruuth ja uudistanut Erkki Kuujo. Lappeenranta.
- Saarenheimo 1983*, Juhani, Isojaot ja isojaonjärjestelyt. Maanmittaus Suomessa 1633-1983. Helsinki.
- Seppä 1952*, Väinö, Säkkijärvi kautta aikojen. Helsinki.
- Sirén 1965*, Olle, Pernå sockens historia II:1. Helsingfors.
- Skogström 1977*, Väinö, Tienpidon teknisestä kehityksestä, Suomen teiden historia II, Helsinki.
- Suojellut talot 1991*. Rakennussuojelulailla suojellut rakennukset ja alueet 1965-1990. Toimittanut Irma Lounatvuori. Museovirasto.
- Suomen kartoitut 1984*, Suomen kartasto. Vihko 112. Maanmittaushallitus ja Suomen Maantieteellinen Seura. Helsinki.
- Suvanto 1957*, Seppo, Hämeen keskiaikaa. Hämeen historian I osan arvostelu. Historiallinen Aikakauskirja 1957.
- Suvanto 1972*, Seppo, Satakunnan ja Hämeen keskiaikainen rajalaitos. Tampereen yliopiston historian laitos. Monistesarja B, n:o 3. Tampere.
- Söderpalm 1991*, Kristina, Milstolparna och skjutsarna. Vägar, dåtid, nutid, framtid. Vägverket (Ruotsin). Stockholm och Borlänge.
- Taavitsainen 1987*, Jussi-Pekka, Suomalaiset limousiinit. Tutkimustyö ja museotoimi. Juhlakirja Knut Draken täyttäessä 60 vuotta 6.3.1987.
- Taavitsainen 1990*, Jukka-Pekka, Ancient Hillforts of Finland. Problems of Analysis, Chronology and Interpretation with Special reference to the Hillfort of Kuhmoinen. Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Aikakauskirja 94. Helsinki.
- Takolander 1955*, Alfons, Ekenäs stads historia II. Ekenäs.
- Tie yhdistää 1986*. Tiemuseon julkaisuja 2. Toimittaneet Leena Sälejoki-Hiekkänen, Jaakko Heinonen, Rismo Virpimaa. Tiemuseo.
- Tienhaara*. Viipurin kaupunginosa kartanoalueen keskellä. Ei painopaikkaa tai vuotta.
- Vakkilainen 1982*, Martti, Vanhoilla valtateillä. Kruununteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaihteita. Helsinki.
- Varjo 1981*, Uuno, Nousiaisten Nummenkylän kartoitut ja siitä aiheutuvia johtopäätöksiä. Terra 95:2.
- Varsinais-Suomen historiallisen tieverkoston suojelu*. Inventointiraportti 1977. Varsinais-Suomen seutukaavaliitto.
- Varsinais-Suomen suojelualueet ja kohteet 1979*. Varsinais-Suomen seutukaavaliitto.
- Wessman 1928*, V.E.V., Boken om Sibbo. Bidrag till Sibbo sockens geografi och historia I. Borgå.
- Viertola 1974*, Juhani, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana, Autonomian ajan alkupuoli vuoteen 1875, Autonomian ajan loppupuoli Suomen itsenäistymiseen saakka. Suomen teiden historia I. Helsinki.

- Viertola 1980*, Juhani, Kustavilaisen ajan maantierakennukset. Turun yliopiston julkaisu-  
ja C 27. Turku.
- Viljanti 1956*, Arvo, Savon puolustus Kustaa Vaasan Venäjän sodassa vv. 1555-1556.  
Historiallinen Aikakauskirja 1956.
- Voionmaa 1893* (Wallin), Väinö, Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana. Fennia 8:2.  
Helsingfors.
- Voionmaa 1912*, Väinö, Suomalaisia keskiajan tutkimuksia. Veroja, laitoksia, virkamie-  
hiä. Porvoo.
- Ylikangas 1973*, Heikki, Lohjalaisten historia Ruotsin vallan vuosisatoina. Lohjalaisten  
historia 1. Helsinki.
- Ympäristöhoitoinventointien yhteenveto 1988*. Itä-Uudenmaan seutukaavaliitto, julkaisu  
7. 1988.



## LIITEKARTAT

Kartta 1: Suuren Rantatien inventoidut kohteet Turun ja Porin läänissä.

Kartta 2: Suuren Rantatien inventoidut kohteet Länsi-Uudellamaalla.

Kartta 3: Suuren Rantatien inventoidut kohteet Itä-Uudellamaalla.

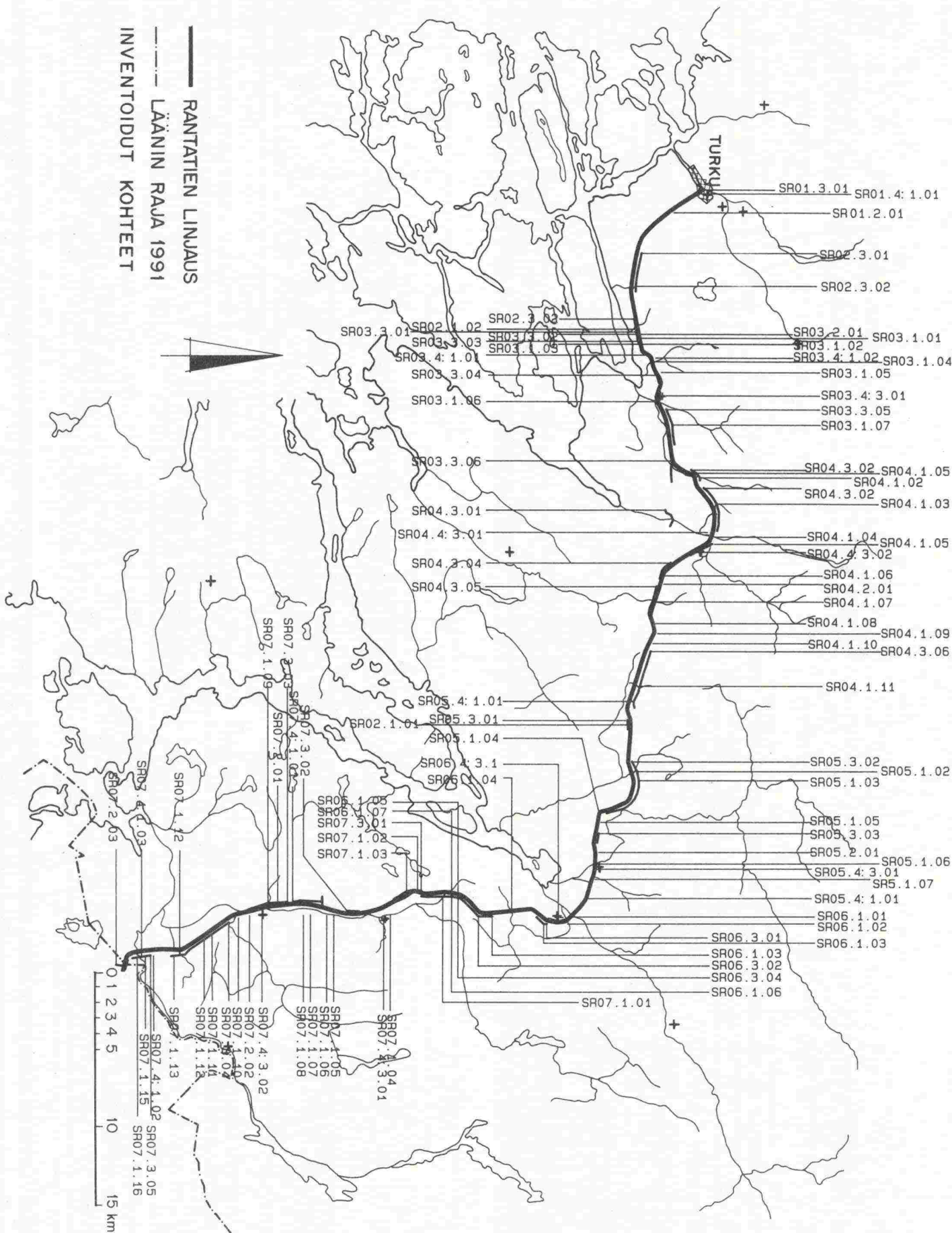
Kartta 4: Suuren Rantatien inventoidut kohteet Kymen läänissä.

Kartta 5: Karttojen perusteella määritelty Suuren Rantatien historiallinen linjaus Suomen ja Venäjän rajalta Viipuriin.

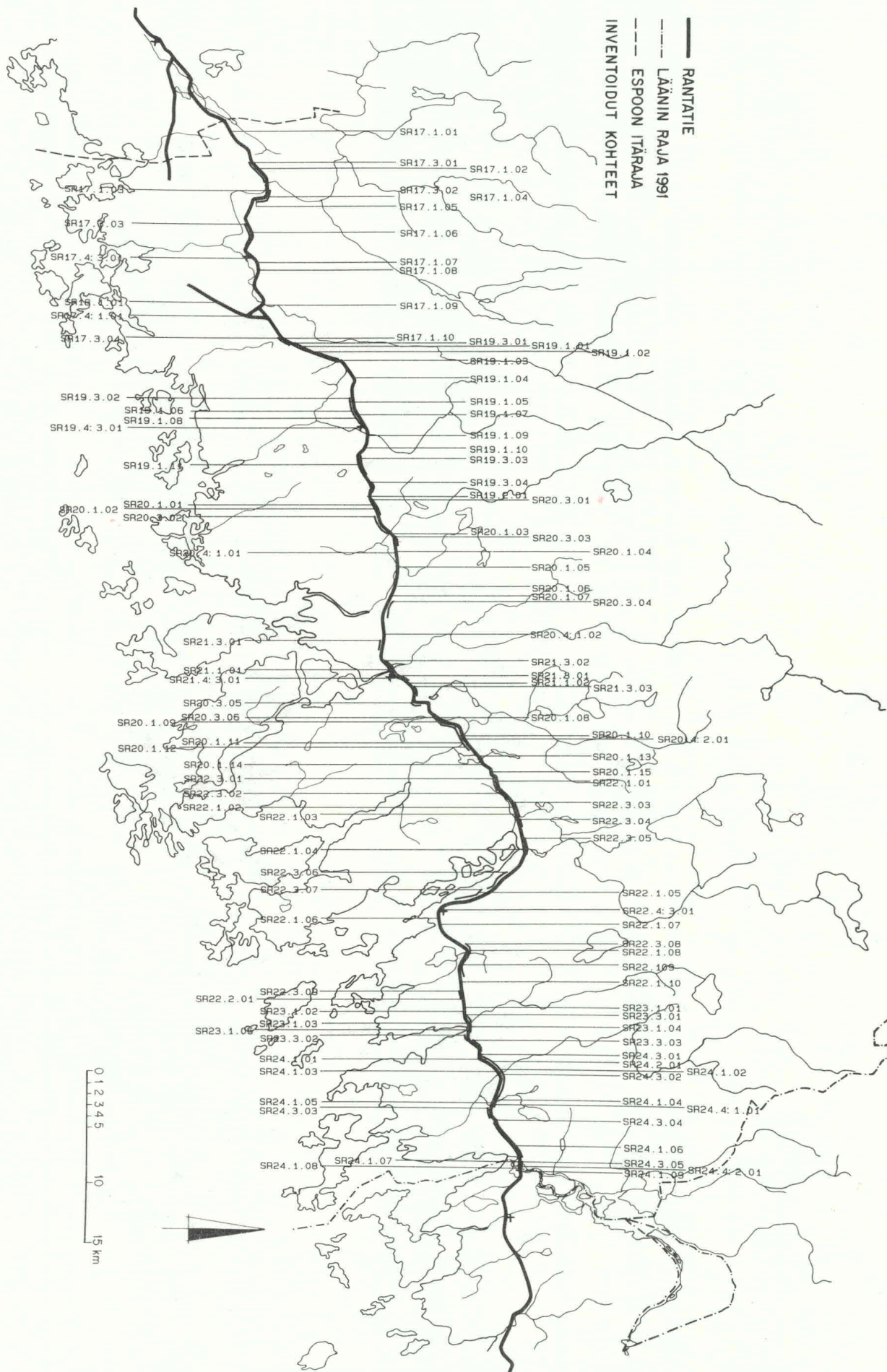
— RANTATIEN LINJAUS  
 - - - LÄÄNIN RAJA 1991  
 INVENTOIDUT KOHTEET

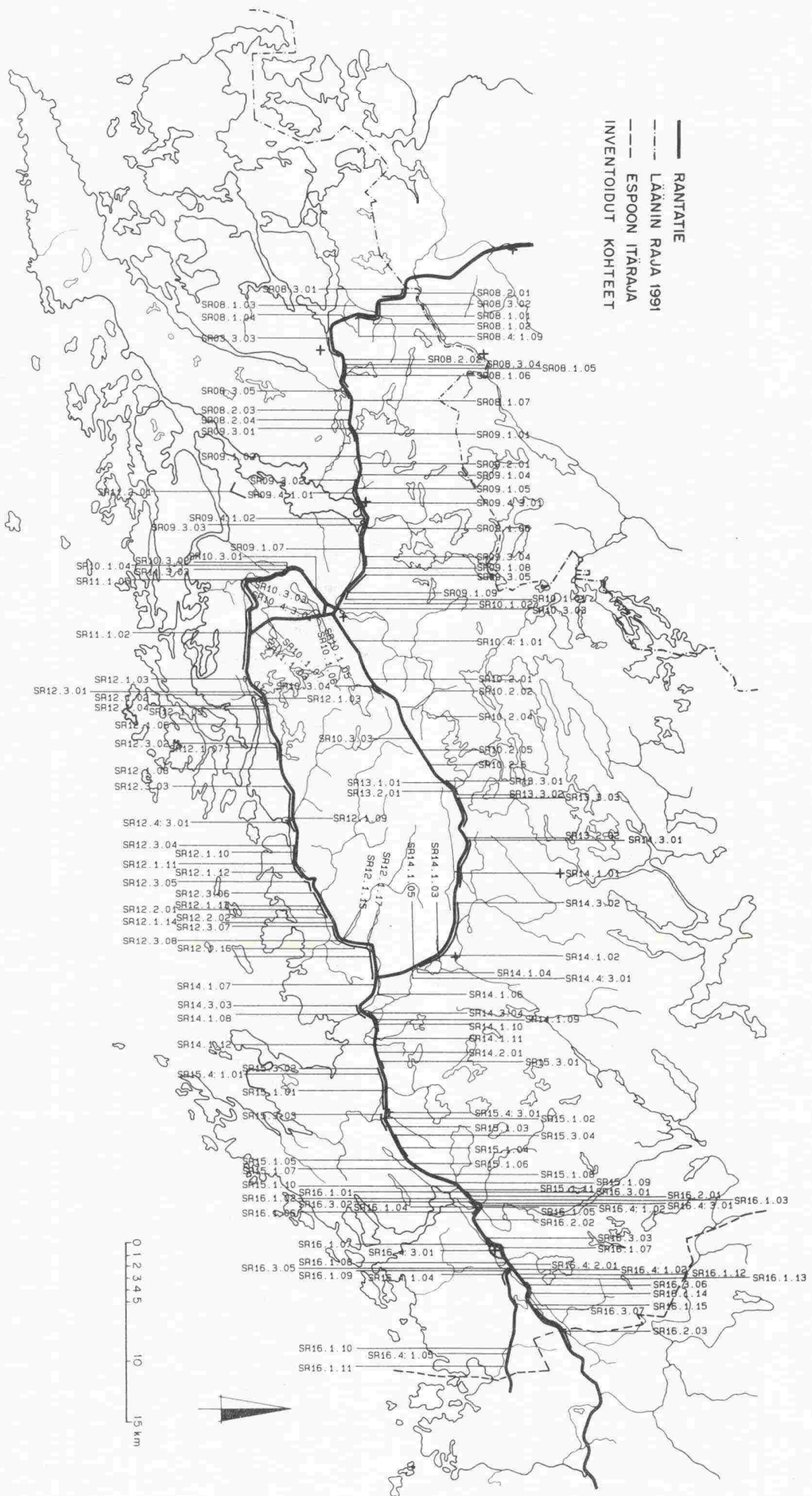


0 1 2 3 4 5 10 15 km





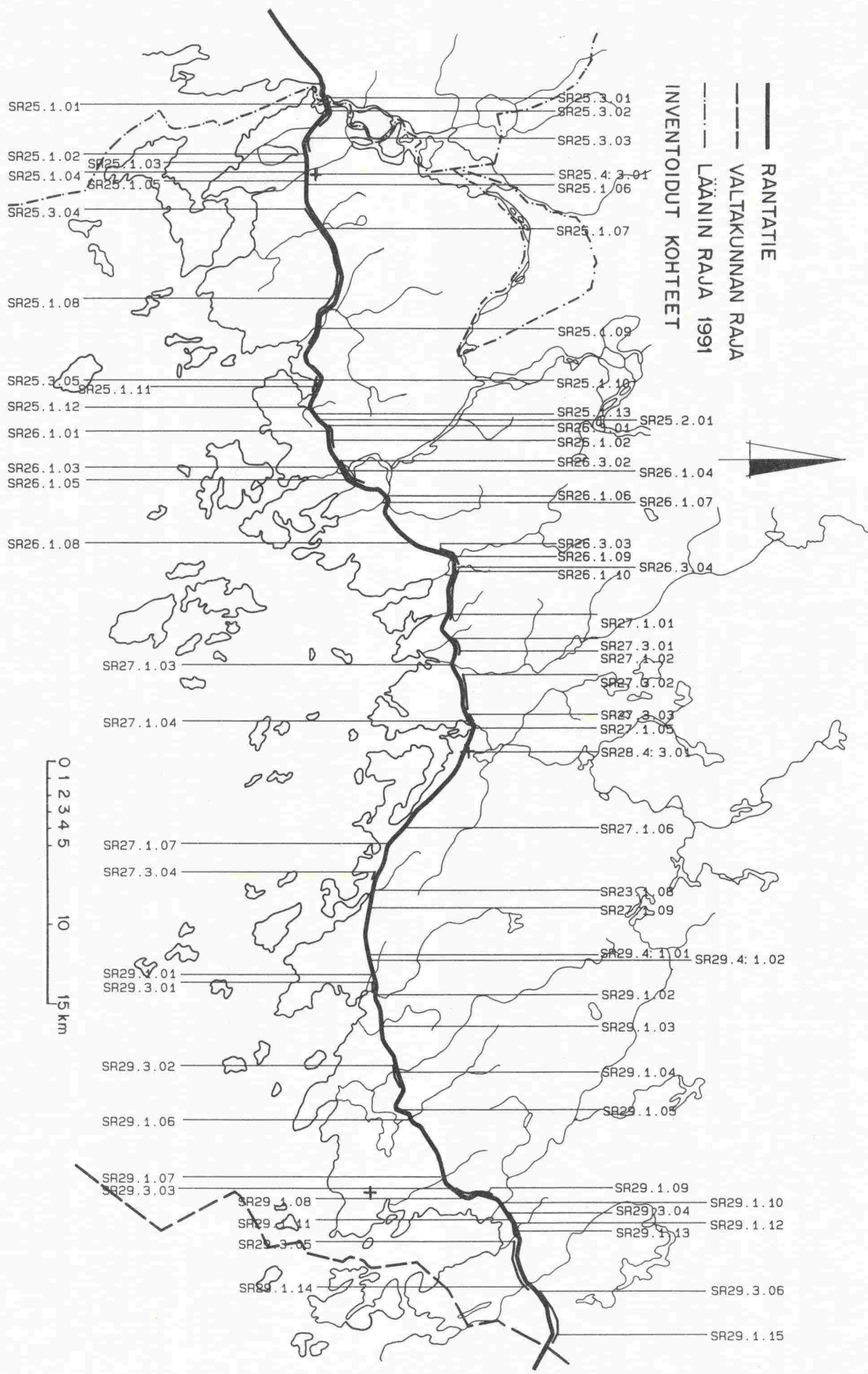




— RANTATIE  
- - - LAANIN RAJA 1991  
... ESPOON ITÄRAJA  
INVENTOIDUT KOHTEET

0  
1  
2  
3  
4  
5  
10  
15 km



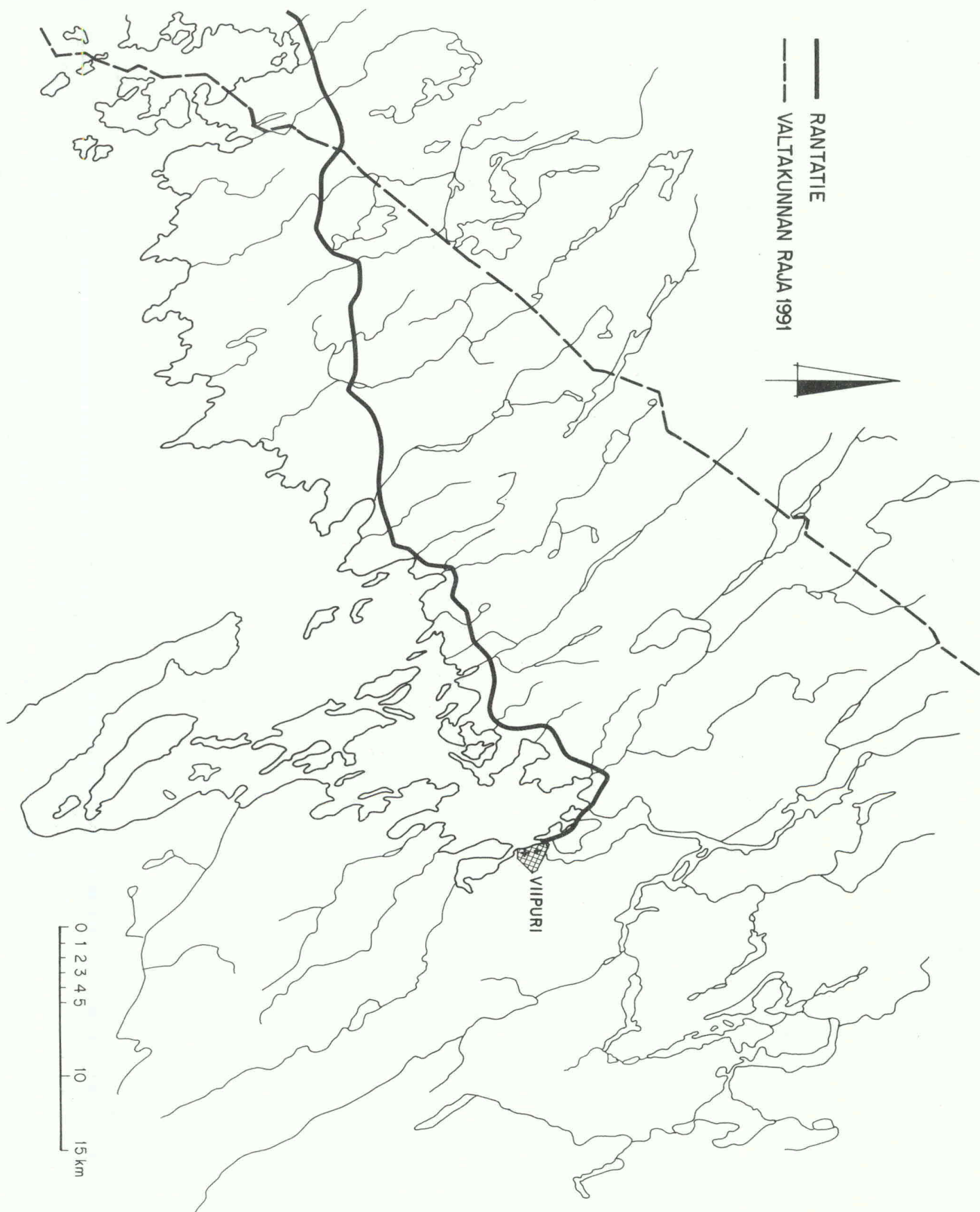


RANTATIE  
VALTAKUNNAN RAJA  
LÄÄNIN RAJA 1991  
INVENTOIDUT KOHTEET



0  
1  
2  
3  
4  
5  
10  
15 km

- SR25.1.01
- SR25.1.02
- SR25.1.03
- SR25.1.04
- SR25.1.05
- SR25.3.04
- SR25.1.08
- SR25.3.05
- SR25.1.11
- SR25.1.12
- SR26.1.01
- SR26.1.03
- SR26.1.05
- SR26.1.08
- SR27.1.03
- SR27.1.04
- SR27.1.07
- SR27.3.04
- SR29.1.01
- SR29.3.01
- SR29.3.02
- SR29.1.06
- SR29.1.07
- SR29.3.03
- SR29.1.08
- SR29.1.11
- SR29.3.05
- SR29.1.14
- SR25.3.01
- SR25.3.02
- SR25.3.03
- SR25.4.3.01
- SR25.1.06
- SR25.1.07
- SR25.1.09
- SR25.1.10
- SR25.1.13
- SR26.1.01
- SR26.1.02
- SR26.3.02
- SR26.1.04
- SR26.1.06
- SR26.1.07
- SR26.3.03
- SR26.1.09
- SR26.1.10
- SR26.3.04
- SR27.1.01
- SR27.3.01
- SR27.1.02
- SR27.3.02
- SR27.3.03
- SR27.1.05
- SR28.4.3.01
- SR27.1.06
- SR23.3.08
- SR27.1.09
- SR29.4.1.01
- SR29.4.1.02
- SR29.1.02
- SR29.1.03
- SR29.1.04
- SR29.1.05
- SR29.1.09
- SR29.3.04
- SR29.1.13
- SR29.3.06
- SR29.1.15



— RANTATIE  
- - - VALTAKUNNAN RAJA 1991



VIIPURI

0 1 2 3 4 5 10 15 km



## TIEMUSEON JULKAISUT

1. Masonen, Jaakko, "Peräkunnan tie". Kurun - Ruoveden tien historia. Tiemuseon julkaisuja 1. Tampere 1985.
2. Tie yhdistää. Tiemuseon julkaisuja 2. Toimittaneet Leena Sälejoki-Hiekkanen, Jaakko Heinonen ja Rismo Virpimaa. 1986.
3. Hujanen, Erkki, Heinäjoen silta Pihtiputaalla. Tiemuseon julkaisuja 3. Helsinki 1987.
4. Masonen, Jaakko, Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Varhainen maaliikenne arkeologisenä sekä historiallisena tutki muskohteena. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki 1989.
5. Levä, Kimmo, Lumiaura - Snöplogen. Koneellisen talvikunnossapidon historia, Det maskinella vinterunderhållets historia. Tiemuseon julkaisuja 5. Suomen Tieyhdistys, tiemuseo. Jyväskylä 1992.
6. Antila, Kimmo, Nelostie Keski-Suomessa. Talvitiestä eurooppatieksi. Tiemuseon julkaisuja 6. Keski-Suomen tiepiiri, tiemuseo. Jyväskylä 1992.
7. Salminen, Tapio, Suuri Rantatie - "Först then almenninge wäg ifrå Wijborg genom Nyland utt med sjösijden till Åbo". Tiemuseon julkaisuja 7. Julkaistaan syksyllä 1992.